ANNO XXVII - N. 9 SETTEMBRE 1921

GARGOYLE
Mobiloils
Una gradazione per ogni tipo di motore

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

MILANO - Sig. Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15
GENOVA - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20 r.
VERONA - Sig. Ing. LAURO BERNARDI - Via S. Eufemia, 24
TRIESTE - Sig. Rag. PIETRO CONCATO - Via Udine, 37
ROMA - Sig. IGNAZIO ZAPPA - Via Giubbonari, 25
NAPOLI - Sig. ALMERICO REALFONZO - Via Nicola Amore, 6
CATANIA - Sigg. P. & G. F.lli ZUCO - Via Etnea, 175

PUBBLICITA' GRIONI - MILANO

NKA Sfere e anelli sono fabbricati col miglior acciaio speciale svedese; le sfere sono avvicinate l'una all'altra quanto più è possibile.

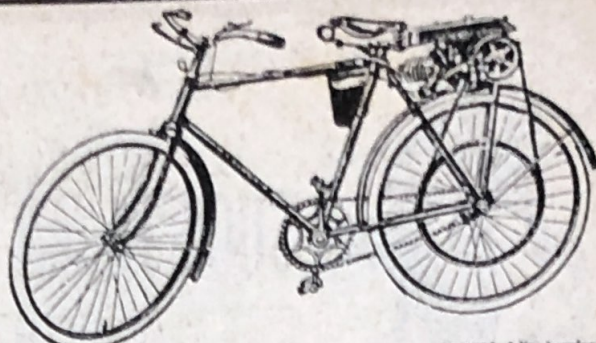
I CUSCINETTI A SFERE **NKA** sono perciò **i più resistenti, i migliori.**

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA

Ing. DE SCHRYVER - LISSONI

Milano - Via P. Umberto, 17

NAPOLI, Piazza della Borsa, 4 TORINO, Via XX Sett. 12

FIRENZE, Via Ghibellina, 83

VELOCITÀ: 35-40 Km. all'ora
PESO: Kg. 14 - FORZA: 2 HP.

CONSUMO: 1 Kg. benzina
1 Etg. olio ogni 90 km. circa.

Motorino D. K. W. per ciclisti

Rappresentanti Generali per l'Italia - Colonie - Egitto - Marocco e Oriente.
MERAVIGLIOSO PICCOLO MOTORE A BENZINA che trasforma qualunque bicicletta in motocicletta, senza modificazione alcuna e senza aiuto di meccanico - Supera forti pendenze - Adattatissimo per furgoncini tricicli - Motore a 2 tempi.

GARANZIA CINQUE MESI

Fari elettrici - Fanalini
Plafoniere - Klaxons

Trombe a mano - Autovox - Contachilometri - Tachimetri - Indicatori di pendenza - Orologi amperometri e voltmetri a mano e per cruscotto - Lampade - Lampadine di qualunque forza e voltaggio - Quadri di distribuzione per cruscotto - Accumulatori per illuminazione e messa in moto - Impianti completi per automobili e motociclette

C.A.V. - BOSCH - GÖERZ

INNOVATION

Accessori di primarie Case
: Francesi, Inglesi, Germaniche :

Filiali:
PARIGI - VIENNA - BERLINO

Società Italiana Rappresentanze Import-Export **S.I.R.I.E.** BOLOGNA - Via Carbonara, 5
Telegr.: Sirie-Bologna Tel. 1061

PURICELLI
STRADE E CAVE -- MILANO

Automobilisti, Motociclisti, Ciclisti!

LA

SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

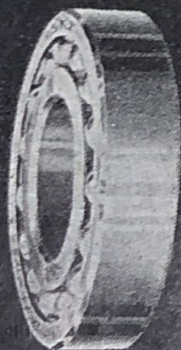
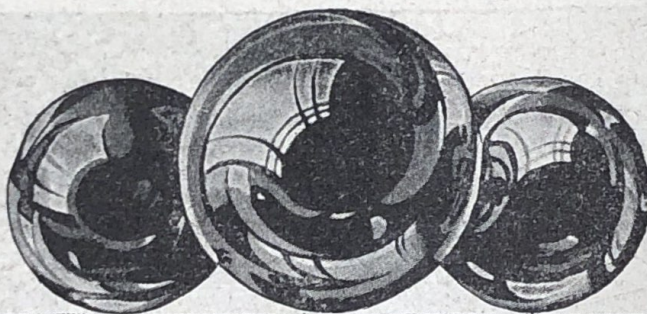
SEDE IN MILANO - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184

CAPITALE L. 5.000.000.— - VERSATO L. 2.000.000.— - FONDO DI GARANZIA AL 31 DICEMBRE 1919 L. 44.792.895,78

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI
DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DEI GUASTI ALLE AUTOMOBILI

è particolarmente raccomandata dal T. I. C.
col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 105.264.245,68

LA SUPERIORITÀ del cuscinetto a sfere **SKF** *non è dovuta soltanto alla sua perfetta costruzione, ma anche a tutti i dettagli del cuscinetto e sopratutto alle sfere, la cui precisione e solidità rappresentano quanto di meglio l'industria possa attualmente produrre*

Soc. An. Ital. dei **CUSCINETTI** a Sfere **SKF - MILANO** - Via S. Agnese, 6
NAPOLI - Via S. Lucia, 66-68 TORINO - Via XX Settembre, 11

Impermeabili

PIRELLI

LA NUOVA VETTURETTA

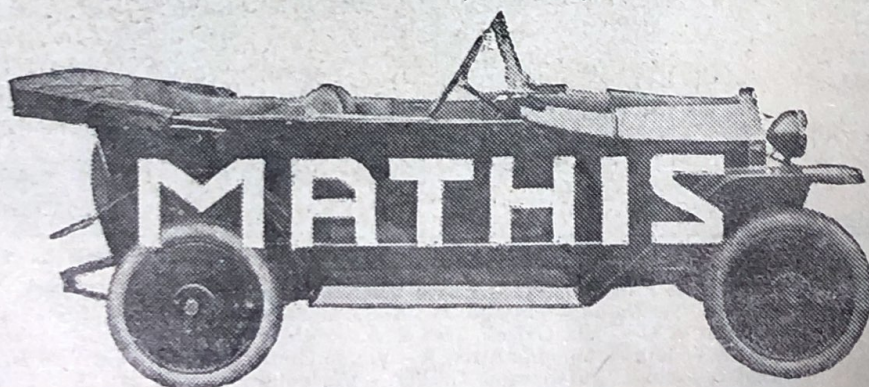
MATHIS

TIPO S.B.
8-10 HP.

FABBRICA CON 20 ANNI D'ESPERIENZA - SPECIALISTA DELLA PICCOLA VETTURA

I VANTAGGI DELLA 8-10 HP MATHIS

La più economica, robusta, veloce ed elegante, per la sua stabilità. Dà l'impressione della grossa vettura. La vera macchina pratica per Professionisti e Commercianti.

CONSUMO BENZINA
DA 6 A 7 LITRI
OGNI 100 KM.
AVVIAMENTO E
ILLUMINAZIONE
ELETTRICA
WESTINGHOUSE
FRIZIONE A DISCHI
4 VELOCITÀ
E RETROMARCIA
MOTORE
4 CILINDRI
MONOBLOCCO

VELOCITÀ
70-75 KM.
ALL'ORA

Rappresentanti Generali per il Piemonte e Sicilia
AUTO GARAGE C. OSTENGO
Via S. Secondo, 33 - TORINO

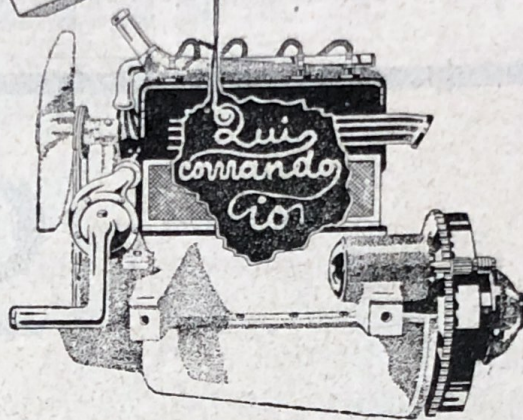
Sub-Agente per la SICILIA ORIENTALE
GARAGE SALVATORE CURRÒ
Corso Vittorio Emanuele, 69 - ACIREALE

"STROMBOS"

Il migliore,
il più potente
segnale
per Automobili

RAPPRESENTANZA ESCLUSIVA PER L'ITALIA

COMPTOIR DES REPRÉSENTATIONS

MILANO - VIALE VIGENTINA, 8

SOCIETA' ANONIMA LUBRIFICANTI
ERNESTO REINACH
MILANO

ASSORTIMENTO COMPLETO DI
TUTTI I PEZZI DI RICAMBIO

MOTORI MARINI FUORI BORDO

"EVINRUDE"

PER SPORT, PESCA, NAVIGAZIONE
DA DIPORTO E TRAFFICO LOCALE

Chiedere Catalogo illustrato
e
Nuovi prezzi ribassati

DEPOSITO PRESSO I RAPPRESENTANTI GENERALI
PER IL REGNO E LE COLONIE (ECCETTO LA LOMBARDIA)

WENNER & SCHLAEPFER

VIA MEDINA, 5
NAPOLI

Anno XXVII. SOMMARIO del Fascicolo di Settembre 1921 N. 9.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T.C.I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO DEI FORESTIERI - PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDUSTRIE TVRISTICHE

Abbonamento ai 12 numeri del 1921		ITALIA • COLONIE	ESTERO	Un numero separato
	Per i Soci del T. C. I.	L. 12.10	L. 20.10	L. 1.80
	Per i non Soci	» 18.10	» 26.10	

Per le condizioni di abbonamento limitatamente al 1921 vedi a pag. 954.

Anno XXVII - N. 9 | Settembre 1921

Il più piccolo, il più benefico, il più allegro Villaggio del mondo

Dal 14 di luglio vive giocondamente, tra il verde e l'azzurro, un nuovo centro abitato che oltre a quelle qui sopra indicate ha altre caratteristiche singolari.

Non è popolato che per due mesi dell'anno: non ha case ma solo villette: ha per padre il Touring e per madre... oh! qui a differenza di quanto accade in natura, le madri son parecchie: la Riconoscenza nazionale, la Carità, la Previdenza sociale, la Bontà umana.

I Soci e i lettori della *Rivista* sanno che noi parliamo del Villaggio alpino del Touring per i fanciulli gracili e poveri, orfani di guerra o figli di combattenti: quel villaggio che è piantato là fra i boschi del Piambello, a circa mille metri d'altezza, sopra la ridente e fresca Valganna, tra Varese e Luino. Lo sanno perchè la *Rivista* ne ha tante volte parlato quando il primo disegno, che poteva anche sembrare un'audace fantasia, andava colorandosi di realtà. Ma ora che esso è una realtà vivente non ispiaccia agli antichi lettori che, per un riguardo ai nuovi, noi ne ricordiamo brevemente l'origine e le nobili finalità.

Più di un milione aveva raccolto il Touring e lo aveva impiegato nel portar doni ai nostri soldati quando, dopo Caporetto, si sentì più vivo il bisogno di operare un collegamento affettuoso tra la nazione che lavorava alla resistenza e l'esercito che della resistenza era il fiero poderoso eroico strumento: più di un milione, del quale solo alcune decine di migliaia di lire avanzavano quando la travolgente vittoria venne a coronare il lungo magnanimo sforzo. Quel modesto avanzo dovevamo dedicarlo ad altro scopo e pensammo di farne un primo fondo per una colonia climatica a favore di orfani e di figli di combattenti. Il nesso tra la prima destinazione e quest'ultima appare fin troppo evidente: as-

IL PANORAMA DAL VILLAGGIO.

sai meno evidente può apparire come, disponendo di così piccola somma, noi osassimo ingolfarci in un progetto così grandioso. Ma la storia del Touring è tutta una storia di audacie, non di avventatezze: di calcoli lungamente studiati, ma anche di fedi risolutive. E la nostra fede nell'impresa è oggi più che per metà giustificata.

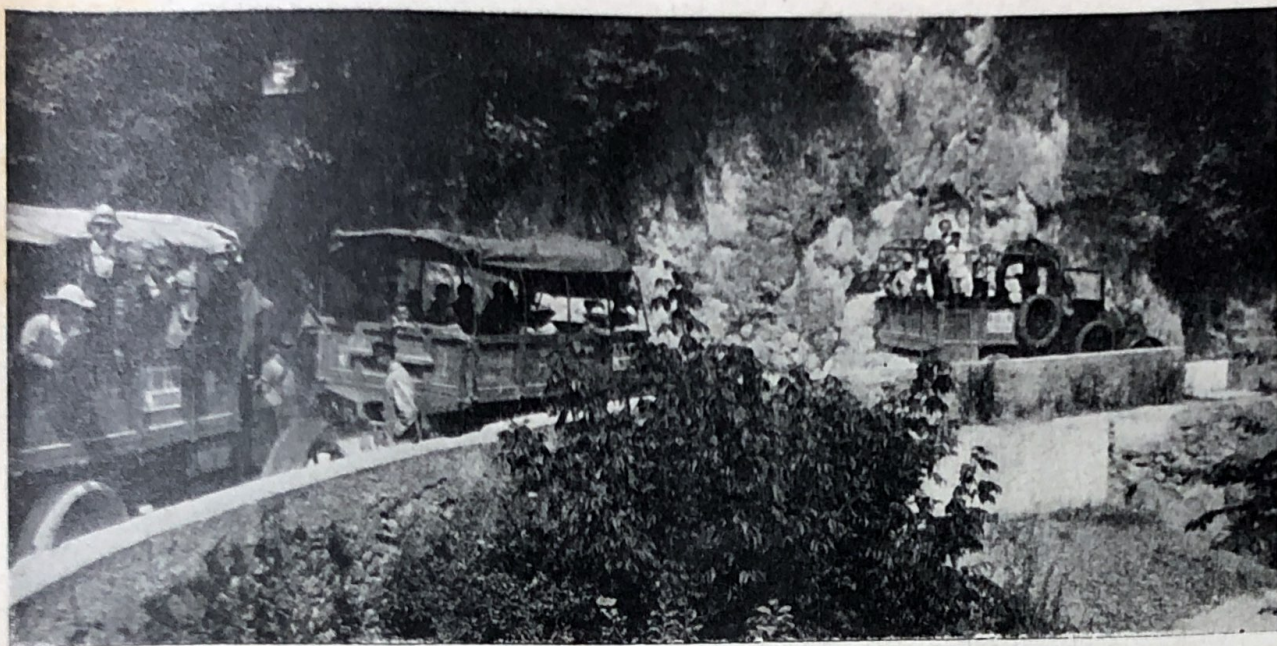
Avremmo potuto, per risolvere più semplicemente il problema, cercare in qualche plaga ridente un vecchio fabbricato, una villa disabitata; acquistarla, riattarla, adattarla al nuovo uso. Ma preferimmo di far una cosa alquanto originale, ispirata al buon gusto e anche a ragioni di igiene e di pedagogia che sconsigliano le agglomerazioni di fanciulli in un solo fabbricato.

Nacque allora l'idea del *villaggio*: e, per dir tutto il vero, lo pensammo più ricco di case di quel che ora non sia: ma non forse di quello che sarà.

Il villaggio doveva trovar posto in un luogo ameno, di media altezza, circondato da boschi e praterie, dotato di acqua limpida e pura. Le sue casette, capaci di accogliere ciascuna non più di venticinque bambini avrebbero servito da dormitorio e da rifugio nel caso d'intemperie: avrebbero costituito una unità morale, come una piccola famiglia governata da una buona madre: poi le piccole famiglie si sarebbero riunite in un edificio centrale per le ore dei pasti e in questo edificio avrebbero pur trovato luogo i principali servizi: la cucina, la dispensa, la lavanderia, i bagni... Del resto, vita all'aperto quanto più possibile: la Natura avrebbe fornito inesauribili e anche istruttivi svaghi: la convivenza e le affettuose cure delle educatrici avrebbero operato beneficamente a ingentilire gli animi.

I principii furono felici: noi trovammo nel comm. Chini il generoso donatore di un vasto terreno boscoso (32 mila metri quadrati) in luogo che rispondeva pienamente ai nostri desideri: trovammo nell'ing. comm. Arnaldo Gardella e nel nostro ing. Italo Vandone due entusiasti dell'idea che si adoprarono a tradurla in atto sulla guida del loro fine buon gusto e del loro senso pratico: nel commendatore Marco de Marchi, scienziato, patriotta, filantropo liberalmente munifico, l'uomo che seppe coordinare gli sforzi valendosi soprattutto della collaborazione fervida, della fede non mai oscillante di Mario Tedeschi.

***

E il villaggio sorse, più piccolo ma non meno bello di quello che l'avevamo sognato. Il 14 luglio la prima squadra dei giovanissimi ospiti — cinquanta in tutto — movendo in auto-

LA CAROVANA DEI PRIMI CINQUANTA OSPITI DEL VILLAGGIO.

carri, gentilmente prestati, da Milano, salì alla montagna, dove era ad aspettarli la direttrice della colonia, signora Corti: si distribuì nelle due villette ammirando coi grandi occhi spalancati le geniali caratteristiche costruzioni (credete che il senso estetico non si riveli subito anche nella prima età?) si riunì al primo pasto nell'ampio refettorio, e poi si sparse, in una delle ore più felici della esistenza, a «prender possesso» dei boschi e dei prati... Se i fieri soldati che lasciarono sul campo la vita o, peggio ancora, la salute, avessero potuto vederli in quel momento, il loro cuore che aveva palpitato per la salvezza del Paese, si sarebbe gonfiato di una dolce commozione: essi avrebbero sentito che la Patria rendeva in affetto e in cure per i loro figliuoli quello che alla Patria, con sublime sacrificio, essi avevano donato.

⁂

Il 17 andammo a inaugurare ufficialmente il Villaggio: non per compiervi una compassata cerimonia, ma per portare ai primi suoi abitanti il saluto e l'augurio di quanti si interessano alla loro sorte.

La verde china del Piambello non vide mai certo una così autorevole e varia brigata. Rappresentanze dei più alti poteri dello Stato: del Ministero dell'Interno, del Comando del Corpo d'Armata, dei Prefetti e delle Deputazioni Provinciali di Milano e di Como: Sindaci e Assessori, delegati del Comitato generale per gli orfani di guerra, del Comitato Nazionale per l'assistenza civile e religiosa degli orfani; della Croce Rossa, di tutte le principali società varesine: e personalità cospicue dell'industria e della beneficenza pubblica: e insieme, apportatore della nota più vivace e simpatica, un gruppo di giovanetti e giovanette del Turismo Scolastico, coi loro direttori e le loro direttrici e una larga rappresentanza dei nostri compagni di lavoro, gli impiegati del Touring, di cui la parte più giovine e gentile aveva recato lassù la quotidiana attività, trasformandosi in venditrici di cartoline e di ricordi, a beneficio del Villaggio. I principali giornali di Milano e di Varese vi avevano mandato i loro redattori.

Mancava, e tutti lo deploravano, il Direttore Generale del Touring, L. V. Bertarelli, che tanta opera aveva dato alla riuscita della bell'impresa. Mancava perchè i lavori per la compilazione di un nuovo volume della *Guida* lo trattenevano nell'Italia Centrale a divorare colla fida automobile migliaia di chilometri di itinerarii. E certo a lui dev'essere molto spiaciuto di non trovarsi presente a quella festa: ma, come disse fra consensuali applausi chi lo sostituiva, il nostro Direttore Generale può qualche volta mancare nei giorni del raccolto: non manca mai in quelli della semina nè in quelli del lavoro: può essere lontano nel giorno del trionfo, non mai in quelli della battaglia. E così era stato anche questa volta.

⁂

Se la radunanza era autorevole, la cerimonia inaugurale fu semplice, intima, affettuosa. Dopo una visita agli edifizi (tra cui trovò

L'ARRIVO DEI PRIMI OSPITI.

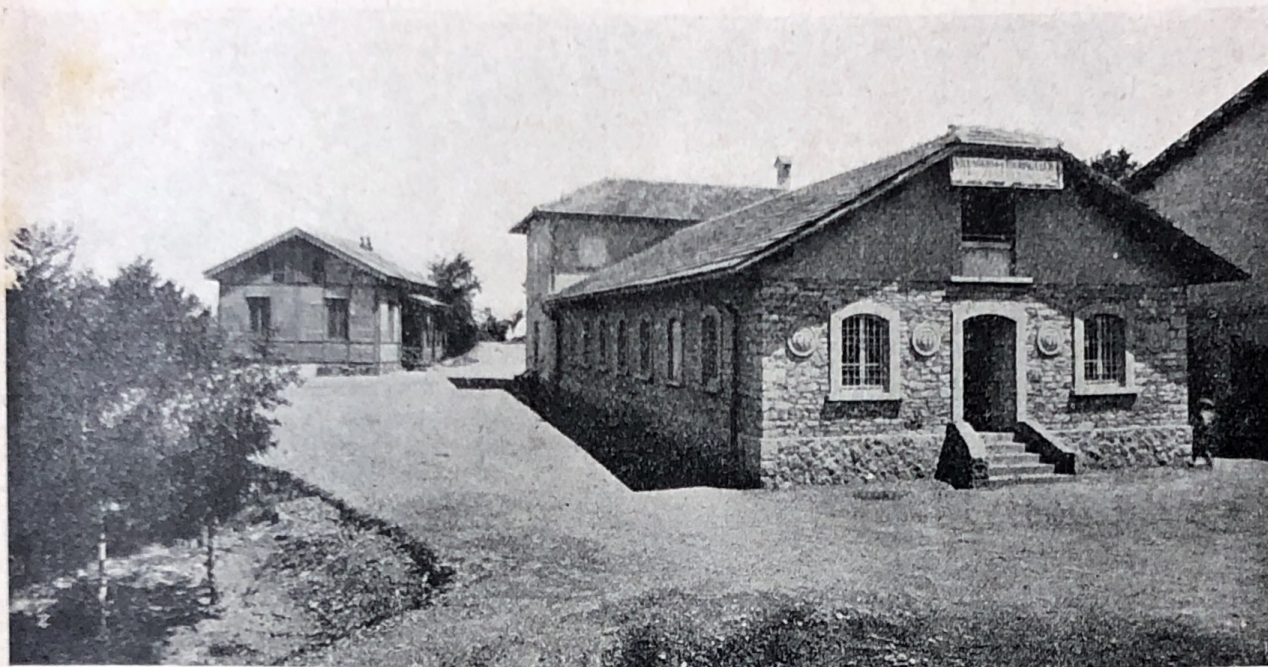
particolare ammirazione il bellissimo châlet smontabile, dono della Società Moncenisio di Torino) tutti si raccolsero nella sala centrale e dopo che il Vice Direttore Generale del Touring ebbe ringraziato gl'intervenuti, ricordato brevemente la storia del Villaggio e quella dei suoi generosi oblatori, auspicato la floridezza e l'ampliamento della neonata colonia, Giovanni Bertacchi, con fresca ispirazione, profondo sentimento, alata parola, pronunciò uno di quei suoi magnifici discorsi che hanno non solo la virtù di nobilmente dilettare chi li ascolta, ma anche di lasciar in loro un nuovo seme di bontà, di gentilezza, di fede. Ci duole di non poterlo riprodurre qui: ma, se verrà un giorno in cui potremo fare, a opera compiuta, una pubblicazione sintetica, una monografia sul Villaggio, l'orazione del Bertacchi vi troverà un posto d'onore. Intanto, per chi desiderasse leggerla, indichiamo la varesina *Cronaca Prealpina* del 19 luglio che la riprodusse quasi integralmente. Lo stesso Bertacchi aveva dettato questa epigrafe che si legge al sommo della porta:

AUSPICE
IL TOURING CLUB ITALIANO
LE OFFERTE DEI COMBATTENTI D'ITALIA
SOPRAGGIUNTE DALLA VITTORIA
CREARONO QUESTO ASILO DI BENE
OVE I PICCOLI OSPITI RESPIRINO
NELL'ARIA IL VIGORE · NELLA LUCE LA FEDE
NE' BEI PANORAMI LOMBARDI SENSI D'ITALICA PATRIA
PEL LORO SANTO DOMANI
1921

Usciti nuovamente all'aperto, il consueto richiamo del comm. Tedeschi riunì tutti intorno a lui. Ed egli, presa la bandiera nazionale che gli studenti del Turismo Scolastico gli avevano offerto, significante tributo di gratitudine, ne fece con parole ardenti di amor patrio la consegna al Villaggio.

NELL' INTERNO D'UNA VILLETTA.

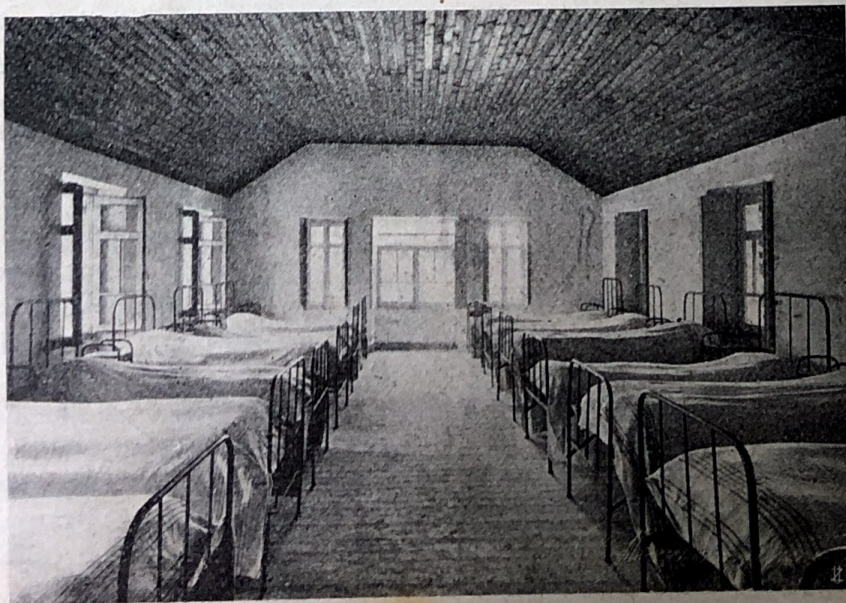
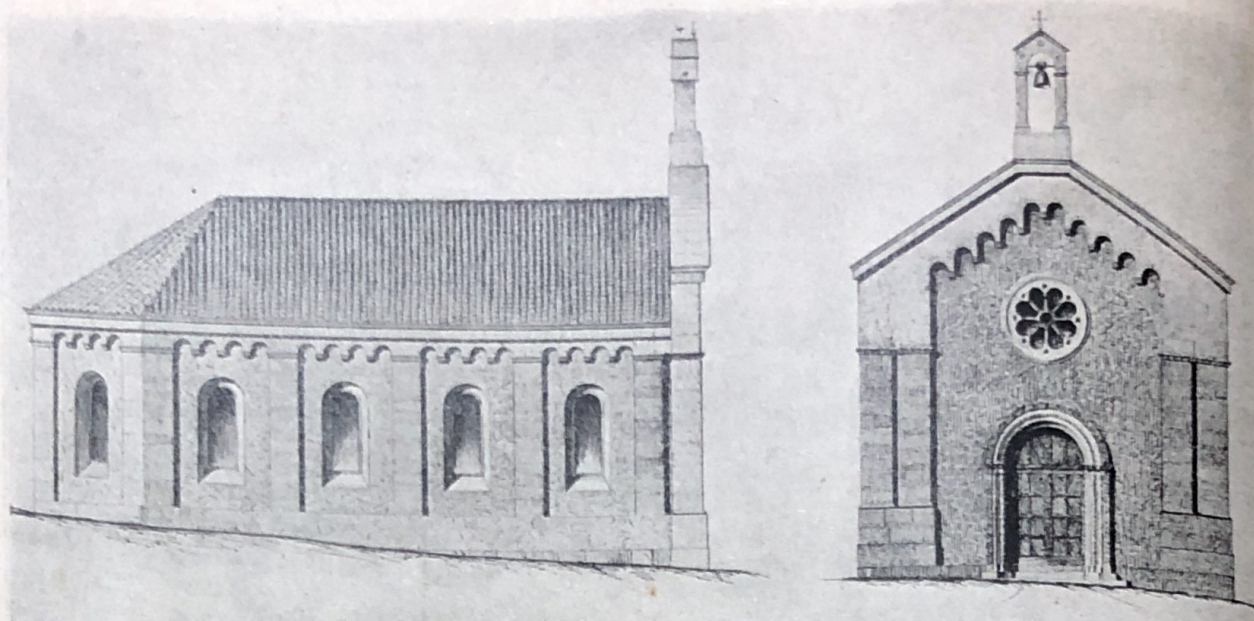
Immediatamente l'ampio vessillo fu issato sull'edificio centrale e i bei colori ondeggiarono sulla folla plaudente.

Giocondo spettacolo! Ma non meno giocondo quello dei cinquanta bambini tripudianti di allegrezza, che tentavano con voci esili ed ine-

L'EDIFICIO CENTRALE E UNA VILLETTA.

sperti di soverchiare gli applausi intonando inni marziali.

La giornata si chiuse con un sontuoso rinfresco offerto dal comm. Chini nella sua magnifica villa di Boarezzo. Ma, mentre la maggior parte della comitiva riprendeva la bella e tortuosa via che da Boarezzo conduce a Ganna, per proseguire alla volta di Varese e di Milano, una parte di essa indirizzava le automobili nella direzione opposta, saliva al Piambello e dopo averne ammirato l'incomparabile panorama, scendeva per l'opposto versante a visitare quell'altro insigne monumento di fraterna pietà che è il Sanatorio della Croce Rossa di Cuasso al Monte, dove 200 tubercolosi di guerra, caritatevolmente assistiti da Dame Infermiere, cercano nella virtù del meraviglioso clima e nel regime di vita sapientemente regolato, il riparo al terribile male contratto nelle trincee o nella prigionia. La visita fu un degno omaggio che collegava in vincolo gentile gli innocenti figli ai valorosi padri.

***

Ed ora facciamo un po' di conti. Eravamo rimasti al principio di questo breve discorso alle nostre settantamila lire: e ci siamo trovati a un villaggio, sia pur soltanto di due villette, uno châlet e un edifizic centrale: ma dotato di strade, ornato di fontane, arredato di tutto il necessario. Come si è compiuto il miracolo? Ecco, per non ripeterci (eppure in questo caso ci ripeteremmo volentieri!) rimandiamo i nostri lettori a quei numeri precedenti della *Rivista* in cui furono via via annunciate le maggiori, le più generose oblazioni. E se lo sfogliare la *Rivista* sembrasse opera troppo lunga e paziente, essi potranno trovare raccolti tutti i nomi dei donatori in due lapidi che ornano la grande sala di riunione del Villaggio. Vi leggeranno i nomi e

UN DORMITORIO.

IL PROGETTO DELLA CHIESETTA (DISEGNO DELL'ING. I. VANDONE).

l'importo delle offerte: peccato che per alcuni non vi si possano leggere anche le particolari ragioni che li indussero a concorrere alla santa opera! chè in questo esercizio del bene più d'uno trovò il conforto a una sventura, il migliore omaggio alla memoria di un caro perduto.

Così le settanta mila lire salirono a circa mezzo milione. Ma il mezzo milione discese poi a zero, perchè tutte le spese per le costruzioni e l'arredamento assorbirono per intero il fondo raccolto. Come vivrà dunque il Villaggio? Come il gruppo di cento bambini, che per ora può accogliere in due turni potrà essere portato a duecentocinquanta, chè tale era il numero preventivato?

Noi lanciamo un appello ai nostri Soci, a quelli che vivono in Italia e hanno sott'occhi ogni giorno lo spettacolo dell'infanzia che la guerra privò del più valido sostegno e a quelli che, pur vivendo fuori del Regno, sentono giungere fino ad essi la voce di questo sacro dovere che s'impone a tutti i buoni cittadini.

L'opera felicemente iniziata dal Touring deve prosperare almeno fin quando le piccole generazioni che più soffersero della guerra si saranno fatte adulte e valide. Il Touring non può coi suoi mezzi provvedere alla grande spesa: i contributi dei Soci, cresciuti nella misura del sessanta per cento bastano appena, integrati da piccole addizionali, a provvedere alle pubblicazioni il cui costo è salito al trecento, al quattrocento per cento in confronto dell'anteguerra.

Per questo monumento di riconoscenza e di carità occorrono contribuzioni speciali: gioveranno anche piccole somme, alla portata di modeste fortune, purchè sian molte. E ne indichiamo il modo.

Come già il Touring creò la categoria tuttora esistente dei Soci fondatori della Sede, che gli fu valido aiuto nella soluzione del vitale problema, così ora, d'accordo colla Commissione amministratrice del Villaggio, crea la categoria dei Soci fondatori del Villaggio alpino del T. C. I. per i fanciulli gracili e poveri, orfani o figli di combattenti. La contribuzione è di cento lire per una volta tanto; e ogni Socio fondatore, oltre ad aver ricordato il suo nome in un albo presso la Direzione del Villaggio, riceverà in dono un'artistica targhetta in bronzo, attestante la sua qualità. Ai sottoscrittori di più azioni daremo la targhetta in argento.

Possono iscriversi come fondatori anche quelli che non sono Soci del Touring. E anche si possono fare iscrizioni " in memoriam ".

Chi non vorrà, potendo, dare il suo contributo a una così bella e così santa opera? Qual è il Socio del Touring che non vorrà fregiarsi di un distintivo che lo fa entrare in una legione di benefattori, ispirati dai due grandi affetti della Carità e della Patria?

Ecco una domanda a cui sappiamo già che i fatti daranno una trionfale risposta. L'attendiamo colla consueta fede che non conosce delusioni.

GIOVANNI BOGNETTI.

· A · ROMA · CON · DANTE ·

Nell'Empireo, sotto la candida rosa dei beati e la plenitudine volante degli angeli dalle ali d'oro, il Poeta, muto di stupore e di gaudio, ricorda i barbari del Settentrione che

> vedendo Roma e l'ardua sua opra
> stupefaciensi, quando Laterano
> alle cose mortali andò di sopra,

e soltanto con questo paragone Egli sente di aver dato ai suoi contemporanei idea esatta del suo rapimento e della sua pia curiosità dinanzi al fiammeggiante giardino, supremo trionfo di Paradiso.

Meraviglioso fu dunque il concetto che Dante ebbe dei monumenti dell'Urbe, e il suo pensiero, pieno delle leggende medioevali dell'antica città, sembra conservi, nei riguardi anche della Roma del suo tempo, un atteggiamento di ammirazione.

Gli venne questo da quelle ingenue leggende, dalla lettura dei *Mirabilia,* dai racconti, al solito ampliati, dei pellegrini ritornanti? O fu egli veramente a Roma come afferma il Compagni?

La controversia è sempre viva e se a molti sembra di poter tener certa la famosa ambasceria, altri osservano che alla mancanza di documenti di un fatto così importante fa significativo riscontro la scarsità degli accenni nelle opere del Poeta ai luoghi di Roma, alle maestose, melanconiche, desolate sue rovine, che non avrebbero potuto lasciare immutata quella sua estatica e generica ammirazione.

Comunque sia (il sognatore che commemora ha qualche diritto sul freddo critico che indaga) piace a noi romani di pensare alla grande presenza nel momento forse più grande che la Chiesa politica ricordi, intorno a quel primo anno giubilare, estremo successo dei Papi del Medio Evo, mentre già si disegnavano nell'imminente storia l'esilio avignonese e lo scisma d'occidente.

A Roma, con tenace certezza, si mostra ancora — sul Lungotevere Marzio, presso il Ponte Umberto — l'*Albergo dell'Orso* dove Dante sarebbe sceso e che è una delle rare case in cui resista qualche frammento dell'edilizia medioevale della città; fantasia e niente altro! Dante di Roma non parla con precisione che del Ponte Sant'Angelo col Castello che gli è dinanzi, della pina di S. Pietro, e del dialetto romanesco; e di quest'ultimo per dire che i quiriti dànno del tu a tutti e per definirlo il più turpe tristiloquio tra i volgari italiani, degno dei romani del suo tempo « pe' lor tralignati costumi sopra a tutte le genti corrottissimi ». Doloroso giudizio che l'esempio da lui addotto (*Mezzure quinto dici?* per *Messere come dici?*) fa sperare non estensibile al dialetto odierno!

L'ALBERGO DELL'ORSO QUAL'È ORA
(vuolsi che in esso alloggiasse Dante, ambasciatore a Roma presso Bonifacio VIII; a sinistra in alto la finestretta medioevale superstite).
(*Fot. Moscioni*)

FINESTRA DELL'ALBERGO DELL'ORSO
(gli ornati sono di terracotta). (*Fot. R. Moscioni*).

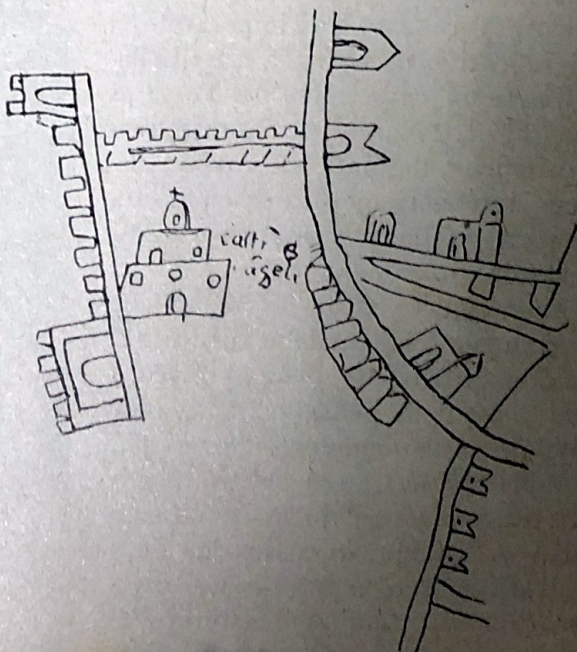
Il resto è indicazione vaga (Monte Mario, l'Aventino) e qualche volta addirittura ravvicinamento congetturale, come per la porta del Battistero lateranense le cui strane vibrazioni sonore potrebbero aver suggerito l'idea della porta dolcemente sonante del Purgatorio. Talora infine il ricordo è indiretto e lontanissimo, come per il Foro e la Colonna di Traiano dai quali possono essere ricondotti alla mente il noto episodio della vedovella (avvenuto, secondo i *Mirabilia*, dinanzi al Pantheon) e la gran vittoria di Gregorio Magno, che ricondusse alla vita terrena e salvò così alla vita eterna il giusto imperatore da quasi cinque secoli morto.

Non mancano tuttavia i ricordi danteschi a Roma, oltre gli accenni del poema e la preoccupazione della difficile controversia! Qualcuno ve n'ha e fortunatamente ignorato dai più, e pur tale che l'ombra dell'Alighieri vi è accanto come a elemento del suo pensiero. Anche a Roma dunque si può fare un piccolo non consueto pellegrinaggio dantesco, caro a chi *fuggito dalla pastura del vulgo* ami vivere fuori dalle grandi strade e dalla inutile compagnia degli uomini.

I monumenti della Roma di quei tempi hanno ormai così cangiata faccia che per la maggior parte non possono più senza sforzo richiamare le ombre degli antichi visitatori. Molte reliquie che allora erano venerate sono scomparse, e nessuno cercherebbe più in Laterano l'altare del Battista nel deserto o la verga di Mosè o il latte della SS. Vergine.

Non tutto è però spento delle cose e dei luoghi indicati dai *Mirabilia*. Restano in S. Pietro la colonna spirale vitinea cui si appoggiò Gesù nel tempo e *quella imagine benedetta* della Veronica, la quale, come Dante dice, *Jesù Cristo lasciò a noi per esemplo della sua bellissima figura;* restano la famosa culla di Gesù in Santa Maria Maggiore e la bella immagine lateranense del Cristo, apparsa e impressa miracolosamente sulle pareti del tempio il giorno della prima consacrazione; restano la notissima cappella di *Domine Quo Vadis?* sull'Appia, Santa Maria in Trastevere con la fonte d'olio sgorgata fino al fiume nell'anno della nascita del Redentore e S. Pudenziana con le gocce di sangue versate sugli scalini di un altare dall'ostia eucaristica.

E sopravvivono qua e là le memorie romaniche, culminanti nei chiostri delle basiliche, nelle chiesette dell'Aventino, nella casa dei Crescenzi e nella risorta S. Maria in Cosmedin, dove il gran faccione, la *Bocca della verità*, aveva già perduto la sua virtù — affermano i *Mirabilia* — per colpa di una donna! Rimane infine, per non citare altro, la chiesetta, quasi sempre chiusa, di S. Giacomo a Scossacavalli, ove ancora oggi si venera la pietra del sacrificio d'Isacco.

Questo o poco più è ciò che abbiamo ancora delle cose mirabili della città del Tre-

Come Dante avrebbe conosciuto Castel S. Angelo se non fosse stato a Roma.

cento, ricercate avidamente dai pensosi pellegrini, i più culti dei quali avranno anche ammirato le grandi rovine allora più numerose e meglio conservate. I *Mirabilia* davano di esse un accurato elenco e si diffondevano con ricchezza di particolari, talvolta assai lepidi, nella descrizione dei cavalli di Fidia e di Prassitele, della statua di Marco Aurelio (allora in Laterano e creduta di Costantino), della sepoltura di Cesare in cima all'aguglia vaticana, della piramide di Cestio (ritenuta il sepolcro di Remo), del Mausoleo di Adriano, del Campidoglio, del Colosseo e del famoso disgraziato volo di Simon Mago nel Foro!

PIANTA DI ROMA DEL XIII SECOLO.
(Dal Cod. Vat. 1960, riprodotto da G. B. De Rossi).
1. Castel S. Angelo; - 2. S. Pietro in Vaticano; - 3. Fiume Tevere con l'isola Tiberina; - 4. Colosseo; - 5. S. Giovanni e statua di Marco Aurelio allora creduta di Costantino.

Ma vano sarebbe, ripercorrendo la città col libriccino dei romei, tentare di farvi risorgere i grandi che ad essi si unirono; nè certo sì povera guida ci farebbe mai risentire il senso dantesco della santa e gloriosa Roma, così reverentemente inciso nelle pagine del *Convivio*.

Meglio del resto, se questo si cerca, abbandonare la disperata impresa e uscire dalla città e andarsene soli alla spiaggia deserta di Ostia

> dove l'acqua di Tevero s'insala

a ricercare l'approdo del *vasello snelletto e leggiero*, e a riveder di lontano, nell'oro del tramonto

> un lume per lo mar venir sì ratto
> che il muover suo nessun volar pareggia.

Il Poeta è sì, come debole luce di vespro, anche nei monumenti che egli conobbe; ma più profondo, dove l'occhio profano raramente si posa, egli suole risuscitare ai suoi fedeli e tanto quanto trova d'ardore dare viva e possente ad essi la sua presenza. Non risorge ivi con lui la Roma del suo ideale, più che mai sepolta, ma il religioso segreto dei secoli vi ha serbate intatte le angosce del suo antico sdegno o le dolcezze della sua antica venerazione. E di queste memorie profonde

« La faccia sua mi parea lunga e grossa
come la pina di San Pietro a Roma;
ed a sua proporzion eran l'altr'ossa ».

LA PINA DI SAN PIETRO, CHE FORSE SERVÌ UN TEMPO DI CORONAMENTO ALLA MOLE ADRIANA.

Roma alcune ha, ed una anzi ad ogni altra impareggiabile.

Muoviamo dal centro della città nostra, da quella istoriata colonna di Marco Aurelio alla cui rozza narrazione di pietra svolgentesi tra la terra e il cielo i pellegrini del tempo di Dante avranno pur guardato con occhio attonito; passiamo innanzi alle vetuste colonne del tempio di Nettuno, l'attuale Borsa; giungiamo al Pantheon, a S. Maria Rotonda, semplice e confidenziale nome che il popolo del medio evo trovò per il monumento di Agrippa.

Ricoperto di metallo, il nobile tempio di tutti gli Dei, già divenuto la chiesa di tutti i Martiri, appariva, splendente sotto i raggi del sole o della luna, agli arrivanti dalle colline di Monte Mario, come il faro di Roma, tra la selva di torri che — dice un narratore assai più tardo — faceva assomigliare la città, dall'alto, ad un intreccio di pettini rovesciati. Il senatore, nel prendere possesso dell'ufficio, giurava di custodire la magnifica mole come una delle cose sacre di Roma, e i *Mirabilia* dedicavano un intero capitolo alla sua descrizione e affermavano che la famosa pina, allora sulla fresca fontana nel mezzo del Paradiso di S. Pietro, avesse servito un tempo di coronamento, su quattro colonne, a un simulacro di Cibele posto sul culmine della vòlta, ove è il foro.

Ma più sicure memorie dantesche ci chiamano dal prossimo tempio cristiano, da Santa Maria sopra Minerva, forse allora, meglio che adesso, somigliante nelle sue linee interne alla chiesa fiorentina di S. Maria Novella, con la quale dicesi abbia comuni gli architetti Sisto e Ristoro; due tombe in due remoti recessi. Luminosa l'una racchiude con policroma eleganza, nel braccio di destra, quel vescovo Durante, canonista magno del suo tempo, certo come tale non ignoto al Poeta; nascosta e polverosa l'altra nella quale, presso l'ingresso posteriore, giace, perfettamente obliato fra le chiassose sepolture barocche, il Cardinale Latino dei Malabranca, *messer frate Latino Cardinale,* che nel 1280 tentò, con la famosa pace da lui nomata, la riunione dei

L'ARCA DEL CARDINALE LATINO, GRANDE ELETTORE DI CELESTINO V, NELLA CHIESA DI S. MARIA SOPRA MINERVA.

guelfi e dei ghibellini nella superba e discordevole città di Marte; e che più tardi, nel conclave perugino, con consiglio che sembrò veramente improvvisa luce dello Spirito Santo, indusse i padri a trarre Pier del Morrone dalle solitudini alpestri d'Abruzzo alla tragica breve comparsa sul trono. Nel buio dell'umile passo, dinanzi al tetro deposito del suo grande elettore, guizza disperatamente

> l'ombra di colui
> che fece per viltate il gran rifiuto.

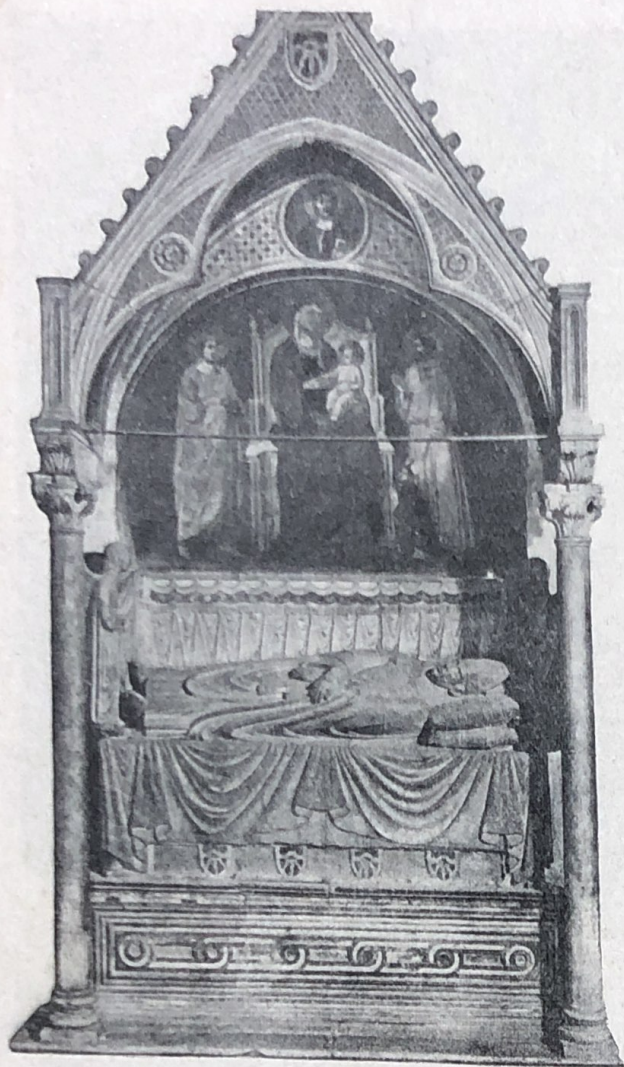
Saliamo ora, di là dal moderno Corso, al Campidoglio, a ricercare il sommo spirito sul colle più simbolico della sua Roma.

Narravano i *Mirabilia* che Augusto, dubitandosi indegno di essere adorato come Dio, secondo la proposta dei senatori, fece venire nelle sue stanze, dov'è ora la chiesa capitolina, la Sibilla Tiburtina e, dopo tre giorni, per conferma di una enigmatica predizione della venuta del Redentore, vide apparire in cielo, su di un altare, una giovane donna con un bimbo tra le braccia, mentre una voce annunciava: ecco l'altare del Figlio di Dio.

Questa leggenda correva al tempo di Dante sull'origine di quella chiesa capitolina di S. Maria in Aracoeli ove, in momenti drammatici della sua vita medioevale, il popolo di Roma tenne i suoi parlamenti. Nel luogo della leggendaria apparizione è ora un tabernacolo, dietro il quale giace, in un'arca gotica, quel Matteo d'Acquasparta, cardinale francescano di Porto, legato papale a Firenze, ove Dante, capo di parte bianca e priore, ne provocò l'ira, chiamando su se stesso il fato imminente dell'esilio. Nella *Commedia* non tuona contro di lui con violenza vendicatrice la voce del Poeta, ma nel cielo del Sole, dove rotano in sempiterna rosa le anime dei grandi dottori, il falso paciaro di Bonifacio VIII è bollato da S. Bonaventura come degenere seguace delle tradizioni dell'ordine, inetta anima fuggiasca dinanzi all'eroismo della prima regola francescana.

> Ben dico chi cercasse a oglio a foglio
> nostro volume, ancor troveria carta
> u' leggerebbe « Io mi son quel ch'io soglio »
>
> Ma non fia da Casal nè da Acquasparta
> là onde vegnon tali alla scrittura
> che l'un la fugge e l'altro la coarta.

Nessuna scritta è sulla tomba; unico epitaffio per l'eternità i sei versi della sua vittima.

Traversiamo rapidamente il campo delle memorie romane, massimo argomento, con le

LA TOMBA DI ARACŒLI DEL CARD. MATTEO D'ACQUASPARTA, PACIARO DI BONIFACIO VIII A FIRENZE
« ove nulla fece e lasciò la terra in peggiore stato ».

reliquie dei martiri, dei *Mirabilia,* e avviciniamoci alla chiesa madre dell'Orbe, a S. Giovanni in Laterano, presso la quale, intorno alla chiusa cappella dei Sancta Sanctorum (forte springando con ambo le piote balena nel pensiero il terzo Niccolò restauratore), si svolse pressochè tutta la storia romana dei papi da Costantino ad Avignone. La cappella che udì la preghiera e la voce di Bonifacio VIII e che, se Dante fu a Roma, lo vide orante dinanzi alle reliquie misteriose, è ora incorporata nell'edificio della Scala Santa, ultimo ricordo del Patriarchio — il Laterano di S. Francesco e di Dante — che la energica attività rinnovatrice di Sisto V rase senza scrupolo al suolo.

E nella cattedrale del mondo, tra tante suggestive memorie, si affollano i ricordi di quei personaggi che non poterono esser lontani dall'Alighieri se egli qui venne, e le cui orme e i cui sepolcri egli dovè cercare con curiosa attenzione. Ecco, nella navata sinistra, nascosta tra la porta e il muro, l'arca di Riccardo degli Annibaldi, l'amico di Carlo d'Angiò e di Tommaso d'Aquino, ben diversamente uniti nel canto dantesco che dal vincolo di una comune amicizia:

> Carlo venne in Italia e per ammenda
> vittima fè di Curradino e poi
> ripinse al ciel Tommaso per ammenda.

Ecco, a destra, sul pilastro della prima navata, Bonifacio VIII proclamante il giubileo e benedicente, dalla loggia Lateranense, al popolo accorso, pel perdono giubilare, dall'orbe universo; ecco poco oltre Alessandro III, l'eversore del

> buon Barbarossa
> di cui dolente ancor Milan ragiona;

ecco, distesa sulla nuova tomba, la grande figura del terzo Innocenzo, il tutore di Federico II, che ebbe la ventura di veder sorgere nella luce del suo trono l'impetuosa teologia di Domenico di Guzman e il meraviglioso fiore spirituale di Francesco d'Assisi:

> Nè gli gravò viltà di cor le ciglia,
> per esser fi' di Pietro Bernardone
> nè per parer dispetto a meraviglia;
>
> ma regalmente sua dura intenzione
> ad Innocenzio aperse, e da lui ebbe
> primo sigillo a sua religïone.

NELLA CATTEDRALE DEL MONDO: BONIFACIO VIII DALLA LOGGIA DELL'ANTICO PATRIARCHIO LATERANENSE INDICE IL GIUBILEO DEL 1300.
(L'affresco fu per molto tempo attribuito a Giotto).

Dinanzi si apriva scoscesa verso il Colosseo la via del percorso papale, dei solenni *possessi* nei quali incedeva sul bianco palafreno a tòrre signoria della sua sposa l'eletto vicario di Cristo.

La via passava per un breve tratto in vista dell'Aventino e dall'alto di esso, da S. Sabina, sorridevano ai pellegrini le recenti memorie del Santo di Calaroga

il santo atleta
benigno ai suoi ed ai nemici crudo,

l'arancio da esso piantato, la pietra nera di inferno tiratagli dal demonio mentre pregava, e il bel sepolcro del suo seguace Munio de Zamora che raccolse e fornì al Poeta le fonti del canto domenicano.

Lì presso, nella chiesetta di S. Balbina, dorme l'ultimo sonno nella tomba cosmatesca Stefano Surdi, cappellano di Bonifacio VIII.

« u'ben s'impingua, se non si vaneggia ».
L'ARANCIO CHE VUOLSI PIANTATO DA S. DOMENICO NEL CONVENTO DI S. SABINA.

Poche più oltre le memorie di personaggi o di luoghi che ricordino il Poeta, poche fino al ponte e al Castello, e fino al nostro nuovo S. Pietro dove, tra le millenarie resurrezioni, ancor rosseggia il gran disco di porfido su cui Carlomagno, estirpato il malo dente longobardo e raccolte sotto le ali dell'aquila la Chiesa, si prostrò a ricevere da questa la corona imperiale.

Salutiamo passando, di su l'altra scena ammonitrice di Canossa, la statua severa di Matilde di Toscana, di cui Urbano VIII volle a Roma le ceneri, e i sembianti della quale — perdoni la cara luce di Giovanni Pascoli — sono anche qui, nella rievocazione berniniana, ben lontani dal ricordarci la soave, ridente, primaverile Matelda della fiorita riviera

una donna soletta che si gia
cantando ed isceglìendo fior da fiore.

E scendiamo ormai nelle cripte dove, imborsato corporalmente nell'antico sarcofago, Niccolò III ancora ghigna — presente e vicino — al consorto suo d'onta. Non gli mentì lo scritto! Eccolo finalmente anche lui, negli spenti sotterranei, l'atteso Bonifazio; eccolo qui piantato anche lui coi piè rossi — vicino all'altro — nella tomba come nel pozzetto ardente — l'usurpatore frodolento del loco di Pietro, il pastore fatto lupo e dannatore del suo gregge! Ed anche qui dove egli si leva il cupido nepotista Orsino rimpicciolisce e scompare *per le fessure della pietra piatto*.

Il bel sarcofago — forse d'Arnolfo — entro cui giace il Caetani è giù, in un fondo della cripta, posato senza onore sulla terra. La sùa figura, sulla coltre stemmata, dignitosamente lo adorna, ma su di essa batte indifferente la mano del cicerone o poggia il rosso libro dell'ignaro visitatore d'oltre mare. Tutto laggiù pare oramai *cosa*, e nella breve corsa consentita, chi passa non ha tempo di afferrare voci lontane! La *visita* urge e trascina.

Pure quel sepolcro solitario è terribilmente vivo nell'oscuro silenzio. Colui che un sottile coperchio di pietra toglie alla nostra vi-

IL SARCOFAGO DI BONIFACIO VIII NEI SOTTERRANEI DI S. PIETRO.
« Sedea in quel tempo nella sedia di S. Pietro papa Bonifacio VIII, il quale fu di grande ardire e alto ingegno, e guidava la Chiesa a suo modo e abbassava chi non li consentia ».

sto, dalla loggia di papa Giulio, chiudere così chiaramente, proprio di fronte al Castello, il panorama della città.

Ma, lo abbiamo detto, su quei monumenti venerati troppa storia si affolla oltre quella della breve e non certa visita del Poeta. Per i romani egli è solo presente ove

un'ombra
vagoli spersa de' vecchi anni,

presso i sepolcri dei contemporanei a lui noti, dinanzi all'arca del suo vecchio nemico ancora ruggente di furore dalla disperata agonia.

E noi sentiamo a Roma che, forse, nessuna commemorazione, dopo quelle di Firenze e di Ravenna, può averlo più vicino; che nessun luogo è più pieno del suo spirito di questo sotterraneo ove sul vittorioso persecutore terreno vigila eterna ed attende la grande ira.

FULBERTO VIVALDI.

sta è ancora lì, mitrato e gemmato, come lo trovarono sulla cattedra di Anagni il Nogaret e lo Sciarra, pari all'ira dell'Alighieri nella grandezza del suo sogno, gigante degno del suo nemico, dinanzi al quale la sua memoria non piega!

Fuori, nel vestibolo dei vivi, il Redentore chiama paterno sulle onde Simon Pietro, il pontefice primo, e il bel musaico di Giotto, l'amico caro e celebrato, splende ancora nella luce dell'arte e nella poesia della fede.

Poco lontano, nell'ampio cortile che dal sol s'allegra, la pina lunga e grossa come la faccia del babelico Nembrotto orna, con i vecchi pavoni del mausoleo adriano, il nicchione bramantesco.

Sull'orizzonte vicino si disegna il Castello al quale guardava l'*esercito molto* dei romei del giubileo, penitenti verso la tomba dell'Apostolo; mentre l'altra schiera, sull'altra metà del ponte, tornava benedetta a Roma e aveva innanzi allo sguardo quel monte Gianicolo che qualche commentatore non ha ben vi-

AFFRESCHI NELLA CAPPELLA DI S. SILVESTRO PRESSO LA CHIESA DEI SANTI QUATTRO CORONATI.
« *Ma come Costantin chiese Silvestro*
dentro Siratti a guarir della lebbre »
come Dante avrebbe potuto vedere in Roma la scena nella cappella dei Santi Quattro Coronati (osservare il disegno dei monti di una ingenuità addirittura infantile).

PANORAMA DI LARDERELLO.

I "FUMACCHI„ E LE TERME DEL VOLTERRANO

(Sull' itinerario della Escursione del Touring in Toscana e nell' Umbria - 18-26 Settembre 1921) [1]

LA ROCCA DI SILANO.
(MONUMENTO NAZIONALE).

Nella primavera e nella estate numerosi sono i turisti che da Siena, da Pisa e da Firenze vengono a vedere Volterra. Su quest'ermo poggio, così ricco di gioielli d'arte e di memorie, i turisti si fermano due o tre giorni: poi ripartono convinti di aver veduto quanto di interessante poteva offrire il territorio dell'etrusca città. Ma, come egregiamente osservava il comm. Bertarelli in uno dei recenti numeri della *Rivista*, l'Italia è così ricca di pittoreschi paesaggi, di tesori d'arte, di curiosità varie ed interessanti, che non si può mai affermare di aver visto tutto. Così i sullodati turisti, se pure arrivano a visitare le Saline, raramente si spingono a Pomarance e Larderello. Questi luoghi sono l'ultima Tule dei turisti: eppure sono così belli e caratteristici! Dalla sommità di Volterra si domina con un colpo d'occhio magnifico tutta la vasta regione: la distesa dei brulli poggi si stende fino all'orizzonte; ai piedi del monte che il Bourget definì « bastion suspendu sur la maremme », biancheggiano tra il verde dei campi le crete aride in mezzo alle quali si snoda la via provinciale con serpentini contorcimenti: qua e là qualche casolare sui poggi nudi; a sinistra il cupo bosco di Berignone: a destra la valle della Cecina in mezzo alla quale il fiume riluce e sembra una sottile lamina argentea: in fondo i grigi colli e ancor più lontano, come lo scintillar di una spada, il mare: all'orizzonte e sul mare, quali tenui nubi, la Gorgona e la Corsica.

Così D'Annunzio descrisse il panorama da lui veduto forse in un giorno grigio:

> Lontanar le marenne febbricose
> Vidi, e i plumbei Monti, e il Mar biancastro,
> E l'Elba e l'Arcipelago selvaggio.

Fra i « plumbei monti », dietro al paese di Pomarance, si scorge talora un fumo bianco che sembra immobile e sospeso nell'aria: una pennellata di biacca sul paesaggio così pieno di vasta melanconia. Che cosa è? Sono i Lagoni di Larderello. Andiamo a vederli.

Da Saline di Volterra a Pomarance la strada non offre nulla d'interessante. Ma passato il lindo e grazioso paese di Pomarance, il paesaggio diventa interessantissimo e pittoresco. La via corre per ripidi pendii in una campagna deserta: a sinistra si eleva la roc-

---

(1) Vedi N. 8 della *Rivista*, pag. 881. Il programma dettagliato è a disposizione dei Soci.

SOFFIONI NATURALI CHE SI APRONO IL VARCO FRA I CREPACCI E LE ANFRATTUOSITÀ DEI SERPENTINI.

ca di Silano, fortilizio medioevale ben conservato e antico feudo dei Buonparenti e degli Aldobrandeschi. Le nude pareti della Rocca coronano un ripido poggio e i ruderi dell'antico villaggio che era un giorno raccolto timidamente intorno alla fortezza, si profilano crudamente contro il cielo. La strada s'inoltra poi in una cupa valle di gabbro, coperta di rachitiche boscaglie: non una casa interrompe la solitudine del luogo. Sulla sommità opposta alla strada, ancora ruderi di un antico cenobio. Percorsa la via dei gabbri, dopo una rapida svolta, uno straordinario spettacolo si presenta al turista: Larderello, paese composto esclusivamente di officine e di case operaie, appare in una bassura avvolto nel candido fumo dei lagoni. Un fruscìo, un ansito continuo vi colpisce le orecchie mentre il vento vi porta il caratteristico puzzo dell'idrogeno solforato. Ad un lato della via, raccolto su di un poggetto come un gregge di pecore è il villaggio di Montecerboli. Ricordate il viaggio di Paolo e Isabella a Larderello nel *Forse che sì forse che no?* « Montecerboli apparve inerpicato su per la sua rupe « conica di gabbro. Le ripe « incenerite della Possera « biancicarono, come il tri« sto ruscello ove Filippo « Argenti ingozza il fango. « L'odore sulfureo, la neb« bia del bollore, il sibilo e « il rugghìo annunziarono la « valle infernale. Un fumo « denso, candido, caldo a un « tratto li avviluppò, li ac« cecò, li soffocò. Si arresta« rono brancolando. Si pre« sero per le mani, non più « scorgendo il suolo dove po« savano. Un fragore di vul« cano rimbombava per tut« ta la pendice del monte. « Colpi improvvisi di vento « abbattevano i nugoli del « vapore, li sparpagliavano, « li spazzavano, scoprendo i bulicami bui, i « cumuli di ceneraccio e di sassi, i getti d'ac« qua e di fango. I nugoli si riaddensavano, « palpitavano intorno alle buche, si lacera« vano ai castelli di travi, alle gigantesche « trivelle, ai tubi di ferro per ovunque dira« mati, ora proni ora irti, in intrichi ruggi« nosi e ruggenti ».

Infatti, inoltrandosi nel paese, sempre più vivi si fanno il puzzo ed il rumore. Il vapore incanalato nei tubi fischia, rugge e geme. Ma che cosa sono i lagoni? I lagoni, geysers d'I-

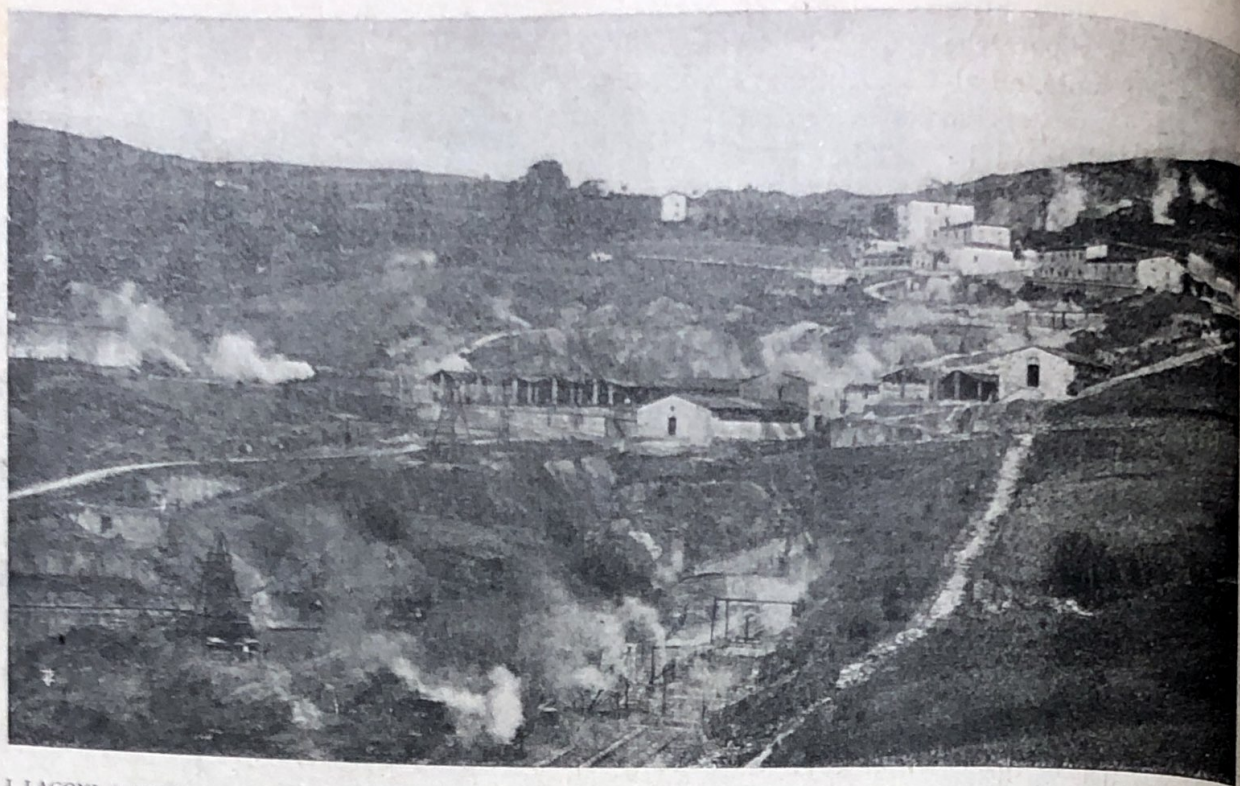
UN LAGONE. - L'ACQUA BOLLE CONTINUAMENTE E LE RIVE DEL MINUSCOLO LAGO SONO CALDISSIME.

talia, non sono altro che getti di vapore che escono dal suolo, ad alta temperatura: spesso sboccano in piccoli laghetti, naturali o artificiali, e riscaldano l'acqua in modo che questa si mantiene sempre in ebollizione. Questo fenomeno vulcanico si differenzia dalle salse, dai vulcani di fango, dai bulicami, esistenti anche in altre parti d'Italia, per l'alta temperatura e la notevole tensione del vapore e per l'acido borico che il vapore deposita nelle acque dei lagoni. I lagoni sono raccolti, in vario numero, in diversi punti i quali formano un cerchio sulla campagna volterrana e grossetana: hanno tutti su per giù lo stesso aspetto e gli stessi caratteri: solo a Monterotondo vi è un soffione intermittente che esplode ogni tre o quattro minuti e, non lungi, vi è un laghetto sulfureo, in prossimità dei soffioni. È curiosa la leggenda che si lega all'origine di questo lago. Una volta, nei tempi dei tempi, alcuni contadini avrebbero infranto il dovere cristiano di santificare la festa e avrebbero arato coi loro buoi, in giorno festivo, i campi oggi sommersi dalle acque del lago. Ma l'empia opera sarebbe stata troncata dallo sgorgar delle acque bollenti e dal vacillare del terreno. E ancora si sentirebbero, nelle notti buie, muggire in fondo al lago i bovi e imprecare i bifolchi, costretti ad arare fino alla consumazione dei giorni lo sterile letto del lago. Ma torniamo ai fumacchi.

LARDERELLO: UN SOFFIONE IN MEZZO AL PAESE. A SINISTRA UNA TRIVELLA: FRA LE CASE L'INTRECCIARSI DELLE TUBATURE PER LA RACCOLTA DEL VAPORE.

Da epoca immemorabile i soffioni, o «fumacchi», come li chiamavano i nostri vecchi, sono sempre nello stesso posto e conservano la stessa intensità: la leggenda, accolta dal Targioni-Tozzetti e dallo Stoppani, che i fumacchi avrebbero avuto tendenza a emigrare dalla base alla sommità dei colli, è ormai smentita: e così pure è stato stabilito che il vapore conserva inalterate per un tempo indefinito e la tensione e la temperatura.

Se mi fosse richiesto da quanto tempo esiste questo fenomeno, non saprei che rispon-

LARDERELLO: PANORAMA DEI LAVORI: IN UN'AREA RISTRETTA SI APRONO MOLTI FORI DAI QUALI IL VAPORE ESCE CON UN RUMORE CHE IN CERTE GIORNATE SI ODE DA MOLTI CHILOMETRI DI DISTANZA: PERÒ ORDINARIAMENTE IL VAPORE È RACCOLTO NEI TUBI E LE VALVOLE SONO CHIUSE.

I LAGONI A CASTELNUOVO V. C. - OVUNQUE TRIVELLE E TUBATURE. - IL TERRENO È FRUGATO, TAGLIATO, SFORACCHIATO IN OGNI PUNTO.

dere: dei lagoni di Castelnuovo parla Ugolino da Montecatini nel secolo XIV; dall'antichità classica, ch'io sappia, non ci è pervenuto ricordo alcuno. Plinio che pure tratta nella sua storia naturale di simili fenomeni e che mostra di conoscere la campagna volterrana, da lui ricordata per gran numero di palombacci, non accenna all'interessante fenomeno; nè nell'itinerario di Rutilio Numanziano nè in altri antichi scrittori io ho trovato cenno alcuno in proposito. L'allusione che Lucrezio avrebbe fatto coi versi del libro VI e che il Refetti riferisce ai lagoni è, secondo me, fondata su una corruzione del testo; i versi

hic locus est Cumas apud Helruscos et montes

sono stati corretti così: (Giussani)

is locus est Cumas apud, acri sulphure montes
oppleti calidis ubi fumant fontibus aucti.

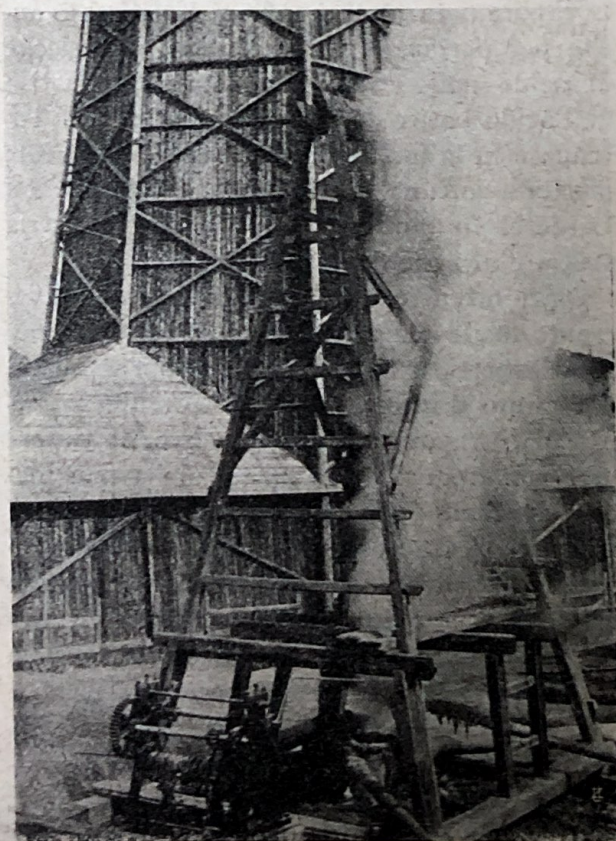
Spariscono così gli etruschi e la conseguente allusione ai lagoni di Toscana: ma non mi voglio impelagare in una questione di filologia classica.

A SINISTRA UNA TRIVELLA.
NEL CENTRO GETTI DI VAPORE USCENTE DA CONDUTTURE APERTE ALL'ESTREMITÀ.

Lasciamo dunque l'antichità e veniamo ad argomenti più moderni, ma forse più interessanti. Fino a qualche tempo fa i lagoni non erano che oggetto di curiosità ed anche di paura: il puzzo di zolfo, l'aqua bollente e il fumo erano indizii più che sufficienti a far credere ai semplici villani di una volta che i lagoni erano l'anticamera dell'inferno. Una maledizione che è ricordata ancora nella terra dei fumacchi è questa. Dio mandi un lagone nel tuo podere. Ma nel 1777 il chimico Hoefer sco-

CASTELNUOVO: LAGONI LARDEREL. - LA TERRA SENZA UN FILO D'ERBA È CRIVELLATA DAI FORI E AVVOLTA DALLE CANDIDE NUBI DEI "FUMACCHI".

prì in un lagone di Monterotondo la presenza dell'acido borico: simile scoperta fu fatta due anni dopo da Paolo Mascagni in altri lagoni. Ai primi del secolo scorso risale lo sfruttamento dei lagoni per l'estrazione dell'acido borico; si crearono lagoni artificiali per ottenere dall'acqua l'acido che il vapore vi depone nel suo passaggio. Se non che da prima l'industria fu oltremodo costosa: si faceva bollire l'acqua col mezzo del riscaldamento a legna e si otteneva così, dopo quale dispendio è facile immaginare, la cristallizzazione dell'acido borico per evaporazione.

Ma fu nel 1827 che Francesco De Larderel, dopo lunghi esperimenti, potè risolvere il problema e creare una fiorente industria impiegando per l'evaporazione delle acque dei lagoni il vapore stesso dei soffioni. Il conte Adriano De Larderel perfezionò ulteriormente l'industria costruendo le caldaie da lui dette Adriane, specie di lunghe scalinate a lieve pendìo nelle quali ogni gradino non è che una vasca di piombo riscaldata dal vapore dei soffioni: l'acqua cola lentamente da una vasca all'altra e l'evaporazione avviene rapida: giunta all'ultima vasca l'acqua è già satura di acido borico che poi si deposita per raffreddamento. L'acido così ottenuto è unito ad altre sostanze e viene poi depurato: prodotti principali sono l'acido borico greggio e raffinato e il borace in tre tipi: greggio, raffinato in polvere e raffinato in cristalli. Si ottengono poi sottoprodotti, come il solfato ammonico al 21 % di azoto.

UN SOFFIONE. - LA VALVOLA È APERTA E IL VAPORE ESCE FRAGOROSAMENTE DAL FORO. - IN FONDO SI VEDE UNA "TORRE DI RAFFREDDAMENTO" DELLA CENTRALE TERMOELETTRICA.

CALDAIE ADRIANE
LA LUNGHEZZA DELLE GRADINATE DI VASCHE, RISCALDATE DAL VAPORE NATURALE, DÀ UNA GRANDE SUPERFICIE DI EVAPORAZIONE E LA SATURAZIONE DELL'ACQUA AVVIENE RAPIDAMENTE.

Il vapore naturale dei soffioni è utilizzato anche per portare a pressione le acque ricche di acido nelle caldaie Adriane. L'industria dell'acido borico fu una ricchezza per la Toscana e fu la fortuna della casa De Larderel; meritata fortuna chè sempre ogni amore dei Larderel fu portato al fiorire dell'industria stessa e al bene degli operai.

Oggi ottenere un lagone è cosa relativamente facile: la trivella fora il terreno: uomini esperti si accorgono dell'approssimarsi del punto d'incontro con la corrente sotterranea di vapore: aperto il varco, il vapore esce con fragore e violenza e si ha una piccola eruzione vulcanica che copre di fango i tetti delle case poste nelle vicinanze. È questa l'operazione che in gergo.... boracifero si chiama la «sfulminuzione» del foro; resta poi da formare intorno al foro un piccolo lago artificiale. Alcuni fori portano il vapore umido, altri vapore completamente secco. La pressione del vapore al foro di uscita raggiunge tre atmosfere effettive: una caldaia, una immensa caldaia sotterranea sempre in pressione senza bisogno di combustibile!

L'idea di utilizzare il vapore naturale dei soffioni come forza motrice urtò da prima contro gravi dubbi e difficoltà. Anzitutto occorreva, con lunghe osservazioni, accertarsi che la tensione e la quantità del vapore si mantenessero inalterate: ciò fu stabilito, definitivamente, dopo lunghi studi che infransero vecchi pregiudizî. Inoltre non si credè di poter immettere direttamente il vapore dei lagoni nei cilindri o nelle turbine perchè gli acidi che il vapore naturale porta seco minacciavano di incrostare e corrodere i macchinari. Così nel 1897 il vapore dei soffioni fu usato come mezzo di riscaldamento di una caldaia ordinaria a vapore: nel 1906 si immise invece il vapore in un motore a cilindri che azionava una dinamo. Il primo impianto elettrico di qualche importanza risale al 1912, allorchè, sotto la direzione del Senatore Principe Piero Ginori-Conti, fu costruita una officina capace di dare 250 KW, azionata da una turbina. Si temette anche allora che il vapore corrodesse le alette della turbina e si usò il vapore naturale come mezzo riscaldante per ottenere vapore puro. Già questo piccolo impianto servì per l'illuminazione di Volterra e Pomarance. Se non che ben più vasti erano gli scopi cui si mirava. Nel 1916 fu inaugurata la potente centrale elettrica di Larderello. Mediante nuovi fori si ottenne la quantità di vapore necessaria. Il vapore fu introdotto, dopo una sommaria depurazione, in caldaie speciali dette evaporatori. Questi sono formati da fasci di tubi di alluminio contenenti acqua per lo sviluppo del vapore puro prodotto dal riscaldamento del vapore naturale che circola intorno ai tubi stessi: il vapore così ottenuto viene immesso in turbo alternatori a bassa pressione. Le difficoltà che si dovettero vincere per costruire questo impianto elettrico, unico al mondo, furono gravissime e sarebbe troppo lungo accennarle: ma furono vinte e attualmente funzionano a Larderello tre turbo alternatori, due dei quali marciano a coppia sviluppando 5000 HP. La stazione di Larderello è collegata con le altre centrali toscane e fornisce energia a Livorno, Piombino, Volterra e alla Società Ligure Toscana. Si potrà presto portare la potenza della centrale di Larderello a 7500 HP. È in progetto un'altra centrale a Lago capace di sviluppare 10.000 HP. Per dare un'idea della potenza dei soffioni, basta ricordare che a Lago un solo soffione scarica circa 25.000 Kg. di vapore all'ora. Non si può ora dire quanto

maggior rendimento potrà dare l'utilizzazione dei soffioni come forza motrice in un'era non lontana; forse l'avvenire del carbone rosso, non avrà nulla da invidiare a quello del carbone bianco: chi sa! Intanto è vanto dell' Italia e lode grandissima per la Soc. Boracifera e pel suo Direttore onorevole Ginori, che per la prima volta nel nostro paese sieno state utilizzate quelle forze vulcaniche che il Poeta della ginestra ricordava appunto per mostrare la impotenza e la miseria dell'uomo.

I "FUMACCHI" AL SASSO.
ANCHE QUI VAPORE E GROVIGLIO DI TUBI CHE SI INTERSECANO IN OGNI PUNTO.

Sarebbe un peccato lasciare questa regione così varia e interessante senza dare un'occhiata rapidissima ai pittoreschi dintorni. Non parlerò dei lagoni che si trovano a Castelnuovo, a Sasso, Serrazzano, Lustignano, Monterotondo e Lago perchè, come ho detto, questi lagoni non si differenziano sostanzialmente dagli altri. Invece sosterò un poco alla «Perla», lontana circa 2 Km. da Larderello. Quivi è un modesto albergo campagnolo e qui sono le sorgenti più ricche delle acque termali del Volterrano: queste acque, insieme a quelle del Morbo e di San Michele, tutte a breve distanza, sono ottime e gareggiano con le più rinomate per la cura specialmente di malattie reumatiche e uricemiche. Chi vuol sapere di più legga le relazioni chimiche dei prof.ri Bertoni, in nota indicate: basti accennare che le acque di queste terme sono ad un tempo stronzianiche e baritiche ed in proporzione tale da essere classificate fra le più ricche di Europa. In stronziana sorpassano le acque di Vichy, Baden-Baden, Karlsbad, S.t Moritz e riguardo alla barite competono con le migliori estere: esse inoltre contengono notevole quantità di litio e manganese, ed hanno una temperatura superiore ai 43 gradi centigradi. Notevole poi la forte radioattività di queste acque termali. Non si esagera dunque dicendo che queste terme costituiscono un tesoro quasi ignorato. Quasi, ma non completamente ignorato, chè da gran tempo le terme hanno accolto illustri personaggi. Poco dopo la caduta di Volterra sotto il dominio fiorentino il Magnifico si recò con pochi familiari, per cura, al bagno a Morbo ove ricevè lettere da Iacopo IV Appiani, signore di Piombino.

Lucrezia Tornabuoni, madre del Magnifico, fece una «bagnatura» al bagno a Morbo nel 1477: pare che le comodità del luogo non fossero troppe poichè la bagnante scriveva al figlio Lorenzo che «pella prima giunta v'è stanze da archimisti e cimice che paion chapperi». Non che una Lucrezia Tornabuoni, neppure il più modesto turista tollererebbe oggi in un luogo di bagni la presenza d'insetti così schifosi e molesti! Sembra che gli ozî del Magnifico in questa selvaggia regione fossero allietati dalla carezza delle Muse. Infatti Bartolomeo Scala, segretario della Repubblica Fiorentina, indirizzava al Magnifico al bagno a Morbo un carme latino: secondo il poeta la fonte salutare fu un giorno la più bella ninfa: Amorba.

Essa

> vivea cacciando
> a corsa il cervo e il capriol
> [fugace.

Ma Cerbero la vide e desiderò possederla e la raggiunse. La misera ninfa invocò Apollo e i numi e le ninfe silvestri. La preghiera fu esaudita e la ninfa fu cambiata in fonte e dette il nome al bagno a Morbo. Cerbero poi fu da Apollo ucciso nella spelonca di Montecerboli, tutta piena di gravi e nauseanti odori; Cerbero si mutò in cane, ma Febo lo precipitò: e ancor oggi dal punto ove Cerbero sprofondò, esce l'ardente vapore sulfureo e intorno bollono laghi di fango:

LA PIEVE DI S. DALMAZIO (MONUMENTO NAZIONALE).

> unde ruit tristis restant monumenta baratri,
> inde putant sontes ad sua damna rapi.
> Limosum mittunt sulphur laquearia passim,
> et longe auditur quam nova rixa canum.
> Posteritas nomen Saxo servavit, et ille
> ex quo mons cecidit Cerberus inde fuit.

Versi che il Righetti così traduce:

> Là dove il tristo
> sprofondò, restan dell'inferno i segni;
> di lì si vuoi che alle mertate pene
> sien trascinati i peccatori. Intorno
> spessi laghi di fango, e fango e solfo
> gittano ancora e fin da lungi s'ode
> racceso ognora un corrisar di cani.
> Al Sasso il nome fu serbato; e il monte
> d'ond'egli cadde Cerbero nomossi. (Montecerboli).

E con questo umanistico ricordo lasciamo i luoghi e le terme. Ma è strano davvero che una plaga così piena di selvaggia poesia, così ricca d'interessanti fenomeni, così suggestiva per avanzi di antichi edifici (ricordo di volo la Pieve di S. Dalmazio, in stile gotico-romanico, del secolo XIII), una plaga ormai non più inaccessibile perchè servita da comode linee automobilistiche, sia ancora tanto dimenticata dai turisti e... dagli albergatori. Forse la colpa non è dei turisti: se questi luoghi si trovassero in altre regioni nelle quali più vivo è lo spirito di iniziativa e di speculazione, vedreste che magnifici alberghi e che bei cartelloni policromi di reclame nelle stazioni ferroviarie....!.

Dott. TITO CANGINI.

Diamo un rapido cenno bibliografico per quei turisti che desiderassero approfondire la conoscenza dei luoghi nel testo descritti: GIOVANNI TARGIONI TOZZETTI. *Relazioni d'alcuni viaggi*, ecc. Firenze 1769, Vol. III, p. 386 e seg.

NASINI Prof. RAFFAELLO. — *I soffioni boraciferi e l'industria dell'acido borico in Toscana.* — Relazione al VI Congresso internazionale di chimica applicata. Roma Lincei 1906 e la completa bibliografia raccolta in appendice a detto lavoro.

Les vapeurs volcaniques au service de l'industrie moderne par U. FUNAIOLI (in *La science et la vie*) e *The Larderello natural steam power plant*, by UGO FUNAIOLI: London: *Engineering* 1918.

GINORI CONTI Principe PIERO. *Utilizzazione dei soffioni boraciferi di Larderello ad energia industriale.* Georgofili 1917.

LUIGGI prof. LUIGI. *La centrale termo-elettrica di Larderello.* Roma 1917.

GINORI CONTI Principe PIERO. *L'impianto di Larderello*, estratto da «Elettrotecnica» 1917.

Dott. BERTONI GIACOMO ed ERCOLE. *Analisi delle acque minerali delle Terme la Perla.* Perugia 1908.

Dott. BETTONI AUSONIO. *Le acque termali radioattive della Perla nella terapia ginecologica.* Perugia 1908.

RIGHETTI LUIGI. *Del Bagno a Morba. Ricordi storici e letterari.* Roma 1881.

Mi sia lecito anche ringraziare il sen. Principe Ginori che con cortesia squisita volle permettermi di visitare gli stabilimenti e di prendere fotografie.

VETTURE · LOCOMOTIVE · TARIFFE

Tutti sanno fra quali angustie di esercizio si siano dibattute le nostre Ferrovie di Stato per le molteplici perturbazioni dovute all'eccezionale e lungo periodo di guerra attraversato: intensivo ed eccessivo sfruttamento del materiale, difficoltà di nuovi acquisti e di sollecite riparazioni, penuria di personale addestrato, impressionante inciviltà da parte di un buon numero di viaggiatori, ecc. E la crisi giunse ad un grado tale da far disperare che fosse possibile superarla e ridare alle Ferrovie italiane il buon funzionamento di prima della guerra. Ma l'attuale Direzione Generale delle FF. SS. esercitò un'opera sì attiva ed efficace che non soltanto il servizio ferroviario andò gradatamente riavvicinandosi al normale funzionamento, ma fu anche possibile introdurre importanti migliorie di carattere turistico. Tutte le proposte dell'ENIT trovarono infatti — nel limite del possibile — il migliore accoglimento da parte dell'attuale Direttore Generale delle FF. SS. che si mostrò compreso dell'importanza e dell'urgenza di risolvere taluni problemi ferroviari interessanti il movimento turistico.

Diamo qui in seguito alcune notizie che dimostrano specialmente la cura che le Ferrovie dello Stato prendono per la ricostituzione e il progresso tecnico del materiale rotabile.

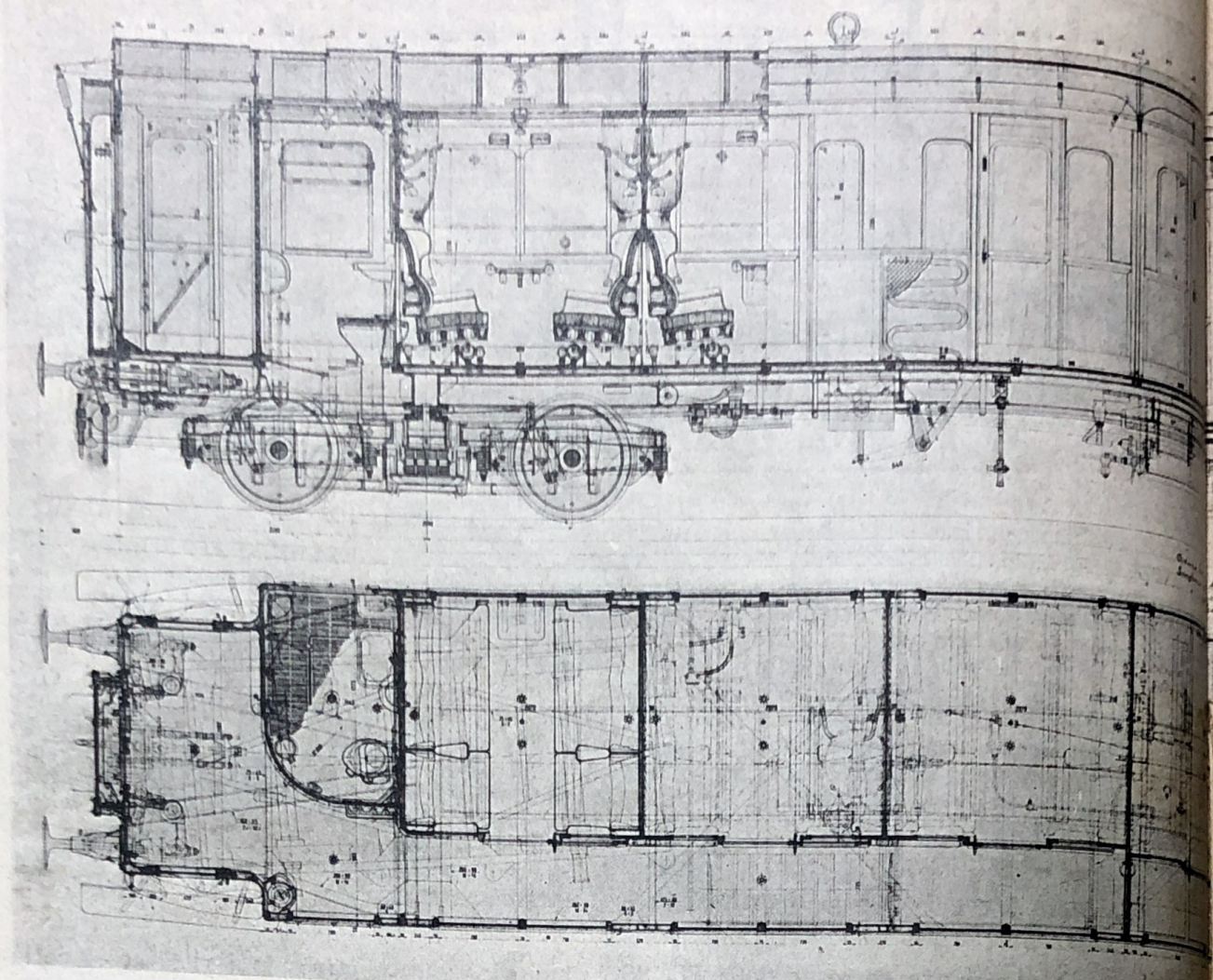
Le nuove carrozze delle FF. SS. per i servizi internazionali.

Le Ferrovie dello Stato stanno rinnovando il proprio materiale rotabile che, come è noto, è uscito dalla guerra in gravi condizioni di deperimento. Degne di nota sono soprattutto le nuove vetture in costruzione destinate ai servizi internazionali, le quali rappresentando all'estero le ferrovie italiane devono presentarsi con particolare decoro.

Queste nuove carrozze, anzichè avere numerose aperture laterali, hanno soltanto quattro porte di accesso alle estremità, ciò che offre notevolissimi vantaggi di resistenza e di sicurezza e soprattutto di maggior comodità per il pubblico.

Gli addobbi, gli arredamenti interni e in generale tutta la costruzione dei compartimenti, sono stati studiati in modo da rendere quanto più facile la pulizia, onde conservare le vetture in buone condizioni igieniche. A questo scopo si sono anche escluse dalle pareti tutte le lincruste a disegni in rilievo e si sono ridotte allo stretto necessario le cornici di legno, eliminando i ricettacoli della polvere e rendendo facile la lavatura delle pareti.

Le semplificazioni introdotte nella parte decorativa delle carrozze, lungi dal nuocere all'aspetto estetico di esse, conferiscono loro un aspetto di severa eleganza.

I divani dei compartimenti sono stati resi più comodi e più soffici degli attuali e se ne è modificata la costruzione, facendo in modo che tutte le parti ricoperte di velluto possano essere smontate con relativa facilità, per modo che nei casi di radicale pulizia si possa procedere alla completa lavatura delle pareti interne senza danneggiare gli addobbi. In ogni compartimento vi è una mensola ribaltabile. Le finestre dei compartimenti e quelle corrispondenti del corridoio sono molto ampie e tutte a cristalli mobili. Notevoli perfezionamenti tecnici sono stati introdotti nella costruzione delle finestre per ottenere l'ermeticità a cristallo chiuso ed una perfetta equilibratura del cristallo, per modo che la manovra di questi, che pesano kg. 15, è di molto più agevole degli attuali che pesano solo kg. 10.

In alto: fianco della vettura. Da sinistra a destra: porta laterale estrema di accesso; spaccato longitudinale della ri... tudinale di un compartim...
In basso: pianta della vettura. Da sinistra a destra: vestibolo di accesso alla 1ª classe, ritirata della 1ª classe, tre comp...

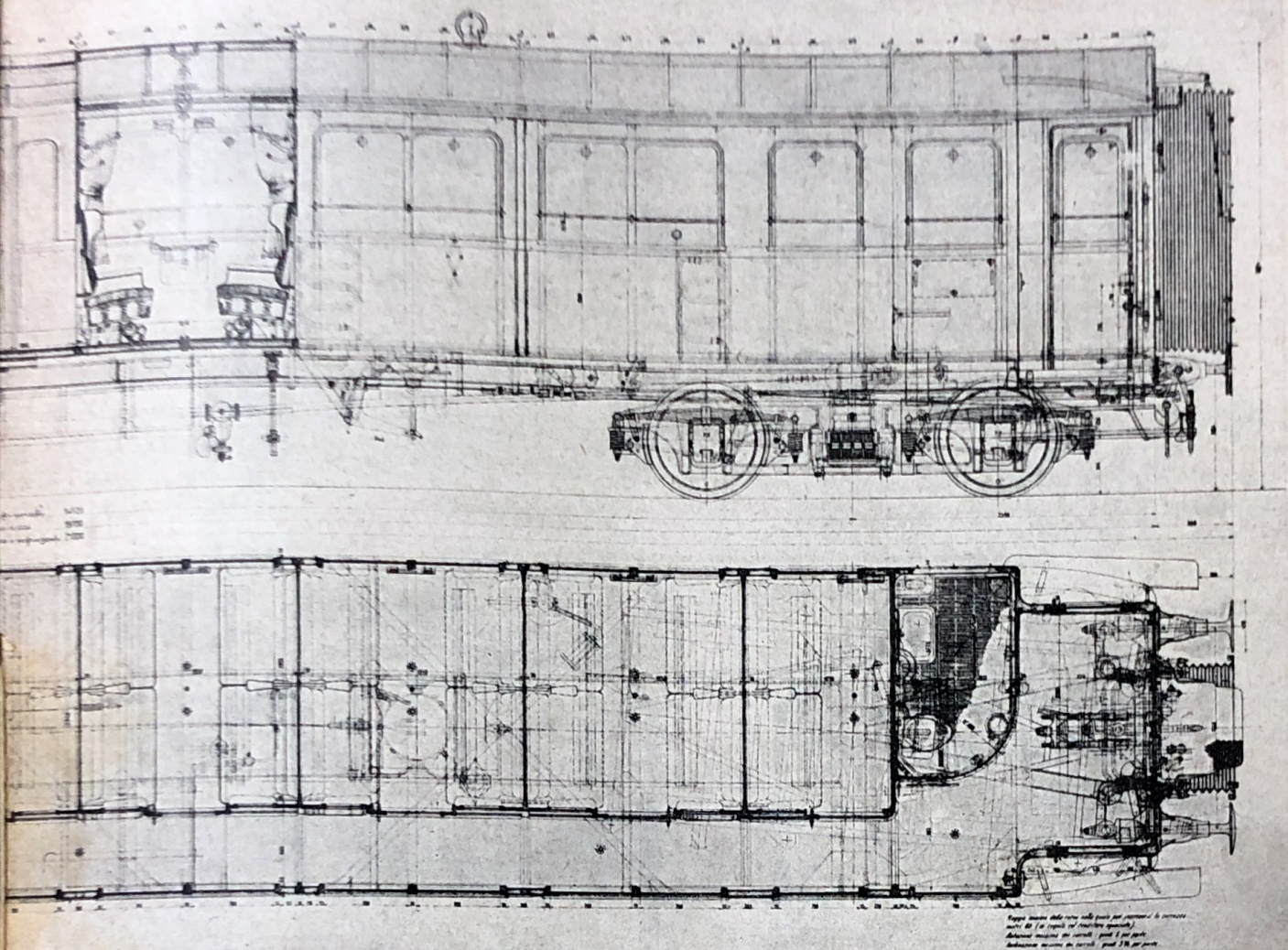
Una cura specialissima è stata posta nello studio delle ritirate. Esse sono ampie ed hanno tutti gli apparecchi speciali di ghisa smaltata in bianco.

Il loro pavimento è di cemento con sovrastante griglia di ghisa: questo sistema, già esperimentato con ottimo risultato, garantisce che la superficie del pavimento si mantenga sempre asciutta e pulita.

Le ritirate oltre al lavabo, sono dotate del portasapone, di un armadietto per gli asciugamani e di un cestino.

Il riscaldamento della vettura è fatto con vapore a bassa pressione (sistema Heintz) integrato con un impianto ad alta pressione (sistema Haag) che funzionerà solo come impianto sussidiario nelle regioni molto fredde. La mancanza delle porte di accesso laterali esterne per compartimento, attraverso le quali inevitabilmente si avrebbero forti dispersioni di calore, e la maggior coibenza delle pareti esterne e del cielo delle nuove carrozze renderanno assai migliori le condizioni di temperatura nell'interno dei compartimenti durante l'inverno e d'altra parte la molto maggior superficie di cristalli mobili (tre volte maggiore di quella delle carrozze attuali) permetterà una migliore aerazione durante la stagione estiva. La maggior coibenza delle pareti laterali e del cielo è stata ottenuta con conglomerato di sughero applicato nelle intercapedini. Questo espediente migliorerà le carrozze anche nei riguardi della sonorità, rendendole durante la marcia più silenziose delle attuali.

Le nuove carrozze hanno l'ossatura della cassa completamente in metallo con rivestimento esterno di lamiere di ferro di opportuno spessore, che conferiscono alla cassa stessa una grande robustezza.

La costruzione, e specialmente la manutenzione di queste carrozze risulterà notevol-

...ta di 1ª classe; spaccato longitudinale dei compartimenti di 1ª classe; spaccato longitudinale del corridoio; spaccato longi-
...to di 2ª classe; veduta esterna.
...menti di 1ª classe; 4 compartimenti ed un mezzo compartimento di 2ª classe; ritirata, vestibolo di accesso per la 2ª classe.

mente più economica, essendo stato ridotto al minimo l'impiego del legno.

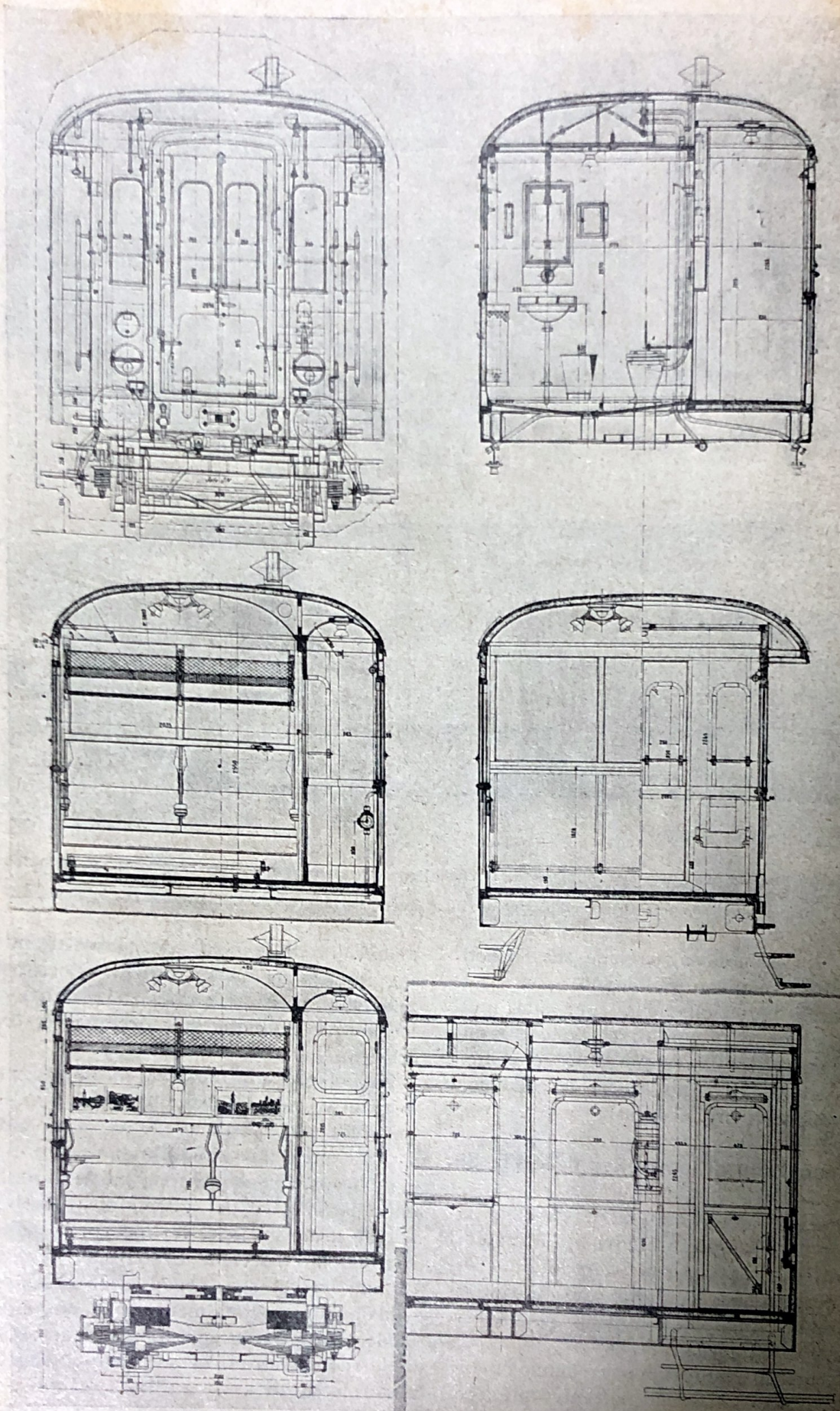
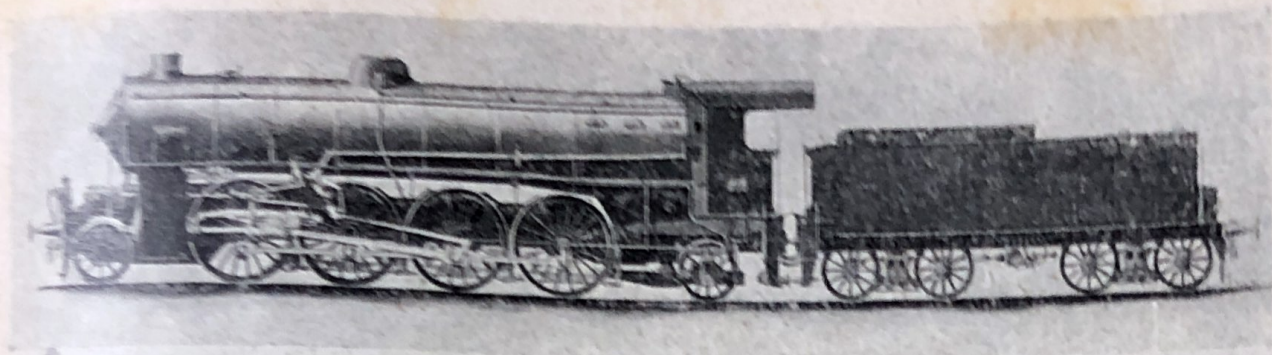
Notevoli perfezionamenti sono stati pure introdotti negli organi di trazione e repulsione, intesi a rendere più dolce la marcia della carrozza ed a migliorare le condizioni di lavoro degli organi stessi.

I nuovi tipi di locomotive delle FF. SS.

Le Ferrovie dello Stato hanno messo di recente in costruzione tre nuovi tipi di potenti locomotive a vapore, contraddistinte dai numeri di gruppo 480, 746 e 940, progettati dall'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione di Firenze.

Le locomotive del gruppo 480 hanno cinque sale accoppiate e ruotino portante anteriore. Sono destinate specialmente al servizio viaggiatori delle linee di valico della Venezia Giulia e del Trentino e, grazie alle grandi dimensioni delle loro caldaie, permetteranno di raggiungere su questi valichi velocità notevolmente superiori a quelle consentite dalle locomotive a cinque sale accoppiate, ora in servizio.

La potenza continuativa di queste nuove locomotive, alla velocità di km. 35 all'ora, misurata alla periferia delle ruote motrici sarà di circa 1200 cavalli-vapore.

Le locomotive del gruppo 746 sono derivate dalle locomotive del gruppo 685 (ben note perchè usate su tutte le linee principali per il rimorchio dei treni diretti) con l'aggiunta di una quarta sala accoppiata. Hanno una caldaia proporzionalmente più ampia, per modo che potranno sviluppare, alla periferia delle ruote motrici, la potenza continuativa, alla velocità di km. 75 all'ora, di circa 1600 cavalli-vapore, in confronto di 1250, potenza della locomotiva del gruppo 685: hanno due cilindri ad alta pressione e due a bassa, sim-

In alto: a sinistra veduta di una testata esterna della vettura; a destra spaccato trasversale della ritirata. — Al centro: a sinistra spaccato trasversale di un compartimento di 2ª classe; a destra spaccato trasversale del mezzo compartimento di 2ª classe. — In basso: a sinistra spaccato trasversale di un compartimento di 1ª classe; a destra spaccato longitudinale del corridoio a una testata.

LA NUOVA POTENTE LOCOMOTIVA DEL GRUPPO 746 DELLE FERROVIE DELLO STATO PER TRENI DIRETTI.

metrici rispetto all'asse delle locomotive. Di conseguenza la composizione dei treni diretti e direttissimi sulle linee principali potrà essere notevolmente aumentata.

Finalmente la locomotiva del gruppo 940 è una macchina-tender destinata a sostituire, specialmente su alcune linee di valico dell'Appennino Centrale e Meridionale, le locomotive a tre sale accoppiate di vari tipi, che vanno diventando sempre più insufficienti, obbligando ad usare largamente le doppie trazioni, con notevole maggior dispendio per impegno di personale e di locomotive. Esse hanno quattro sale accoppiate e due rotini portanti di estremità, contengono 10 mc. di acqua e la loro potenza, misurata alla periferia delle ruote motrici, alla velocità di 45 chilometri all'ora, sarà di circa 1000 cavalli-vapore.

Questi tre nuovi tipi sono in costruzione presso ditte nazionali e saranno messi in servizio nei primi mesi del 1922.

L'abolizione del supplemento domenicale.

Al momento d'andare in macchina, veniamo informati che, dopo il ripristino, avvenuto in misura piuttosto rilevante specie nelle linee di movimento turistico estivo, dei treni che venivano soppressi alla domenica, sia anche imminente l'abolizione del supplemento del 20 % sui prezzi dei viaggi domenicali in ferrovia. Questo provvedimento dimostra anch'esso un ritorno verso i regimi normali di servizio ferroviario e sarà accolto da tutti con molta soddisfazione perchè consente quei viaggi di diporto che gran parte del pubblico non può fare che in giorni di festa e che erano diventati proibitivi.

La semplificazione delle tariffe ferroviarie.

Recentemente il *Consiglio generale del traffico* presso l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato ha approvato il nuovo progetto di tariffe ferroviarie per le merci, che sarà emanato con Decreto Reale per esser poi convertito in legge. Esso contiene notevoli semplificazioni e perfezionamenti.

La nomenclatura è stata arricchita di molte voci che in parte notevole si riferiscono a nuovi prodotti.

La struttura delle nuove tariffe è uniforme, essendo stato preferito il tipo differenziale (sistema belga).

I nuovi prezzi, per comodità del pubblico, saranno riuniti in un unico volume, di circa 200 pagine (prontuario dei prezzi), in sostituzione dei nove prontuari attuali di circa complessive 800 pagine. I prezzi anzichè proporzionali alla portata del carro sono differenziali secondo il peso della merce ed in ragione decrescente col crescere del peso presentato alla spedizione.

Nel nuovo progetto non vi ha la distinzione di tariffa generale e di tariffa speciale con diversa responsabilità del vettore, ma invece una sola tariffa con responsabilità del vettore commisurata, secondo la convenzione di Berna, al costo delle merci a partenza per quanto riguarda la perdita e l'avaria, e al rimborso proporzionale del prezzo di trasporto per quanto riguarda il ritardo.

È introdotto l'istituto dell'interesse alla riconsegna per il quale lo speditore, mediante il pagamento di un premio, può impegnare la ferrovia ad una maggiore responsabilità.

CONSORZIO ITALIANO PER GLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO: UFFICIO DI LUCERNA (SCHWEIZERHOFQUAI, 2).

DALLA SEMINA IL FRUTTO

DEDICHIAMO cinque paginette ad una corsa di riconoscimento in qualcuno degli Uffici del *Consorzio Italiano per gli Uffici di viaggio e turismo*, di cui si è parlato nelle *Vie d'Italia* a pagina 386, numero di aprile. Non vi sono opere d'arte da presentare in questi locali, nè possono dirsi monumenti di architettura o di decorazione e pur tuttavia conoscerne qualche dettaglio vuol dire avere elementi per giudicare della loro importanza nazionale.

Tra le opere dell'E.N.I.T., questa frutta rapidamente, efficacemente ed ancor più promette e manterrà in un avvenire, anzi in un divenire, immediato e che non avrà sosta.

Aprire uffici all'estero col decoro — meglio sarebbe dire lusso — che oggi si pretende per seguire esempi insigni (di stranieri, al solito) in luoghi centralissimi di capitali o di città importanti, dove il tasso degli affitti è fantastico e nessun locale è disponibile, con personali adatti e quindi costosissimi è impresa economica scoraggiante, perchè le fonti attive di compenso diretto (vendita di biglietti e di pubblicazioni speciali) dànno proventi relativamente meschini.

CONSORZIO ITALIANO PER GLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO: UFFICIO DI GINEVRA (RUE DU MONT BLANC, 3).

Se poi a questi uffici si annettono scopi di propaganda (personale per informazioni verbali e scritte e larga distribuzione di pubblicazioni), lo sbilancio economico diventa ancor più grave ed ogni ufficio costa centinaia di migliaia di lire, — impianti a parte.

GINEVRA

■ Ufficio del Consorzio (*ENIT, FF.SS., Svizzera-Italia*)

La rapida soluzione che l'E.N.I.T. ha felicemente potuto raggiungere per ormai più di una diecina di uffici e sta avvicinando per un'altra diecina, in tutta Europa e fuori di Europa, ha il suo perno nell'ottenuta cooperazione di Enti, che tutti hanno interessi nel movimento turistico in parte identici, in parte concomitanti con quelli dell'E.N.I.T. e divergenti fra loro solo in rari casi d'eccezione.

Questi Enti sono: le Ferrovie dello Stato italiane, le Compagnie di Navigazione nostre, le nostre Banche. Ciascuno di questi Enti avrebbe interesse ad aprire uffici propri. Ma così una città avrebbe tre, quattro uffici, inutilmente le tre e le quattro volte più costosi che se fossero fusi in uno. E per giunta meno completi: poichè il trovare informazioni, pubblicazioni, biglietti ferroviari, biglietti di navigazione e servizi di banca riuniti in un sol luogo, è l'ideale del viaggiatore.

Così un senso di simpatia reciproca, saldato da interessi comuni, ha giustificato e fatto fiorire il Consorzio. L'E.N.I.T. con le

CONSORZIO ITALIANO PER GLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO: UFFICIO DI ZURIGO (BAHNHOFSTRASSE, 80).

Ferrovie dello Stato entrano ospiti (con prestabilite condizioni economiche) degli altri Enti o provocano le unioni opportune, secondo le località.

***

Oggi possiamo precisare graficamente, perchè se ne veda l'importanza *a occhio* (è poco, ma anche l'abito, checchè se ne dica, contribuisce a fare il monaco) qualcuno degli uffici funzionanti. (Ci richiamiamo a precedenti comunicazioni per Londra e Parigi).

Eccoci a Ginevra, la città cosmopolita, quella fra le maggiori svizzere, che ospita abitualmente il più gran numero di stranieri, la città *base* dell'industria d'orologeria, centro perciò di un movimento europeo ed extraeuropeo di esportatori e d'importatori. Tutti conosciamo Ginevra, col suo meraviglioso *Pont du Mont Blanc* che rilega la *Promenade du Lac* al monumentale *Quai du Mont Blanc*, il quale ponte si prolunga con la vivacissima *Rue du Mont Blanc* fino alla *Gare de Cornavin*. Su questa principalissima via, a due passi dal grande fabbricato delle Poste, in prossimità di numerosi alberghi, è l'Ufficio nostro (disegno a pag. 941). L'E.N.I.T. è ospite insieme alle Ferrovie dello Stato e partecipe di uno dei grandi uffici della Svizzera-Italia, la società costituita all'uopo in Svizzera dal gruppo N. G. I.

Facciamo ora un salto alla principale città industriale svizzera: Zurigo (ove risiedono le

S. GALLO

■ Ufficio del Consorzio (*ENIT, FF. SS., Svizzera-Italia*)

CONSORZIO ITALIANO PER GLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO: UFFICIO DI S. GALLO (LEONHARDSTRASSE, 20).

maggiori industrie meccaniche ed elettrotecniche della Confederazione e centro di smistamento del movimento turistico del nord-est e dell'est verso il sud).

Ecco il bello e vasto Ufficio, che internamente è assai bene arredato (dis. a pag. 942).

Si può chiedere di meglio come aspetto? Ci pare di no. E come situazione?

È nella *Bahnhofstrasse,* la via principale della città, che congiunge la stazione principale (la *Hauptbahnhof*) coi *quais* d'imbarco al lago. È in questa via, al più movimentato incrocio tramviario, nel mezzo di banche ed alberghi. Anche qui si è ospiti della Svizzera-Italia.

A Lucerna, mecca di tante diecine di migliaia di turisti, testa di linea del Gottardo da una parte e delle linee da Basilea e da Zurigo dall'altra (cioè dalla Francia e dalla Germania) il nostro Ufficio è bellissimo (pagina 940). È in una splendida situazione sullo *Schweizerhofquai* (questo lungolago ha preso nome da uno dei più importanti alberghi), quasi all'estremità del *Seebrücke,* il ponte su cui passa tutta la coorte di viaggiatori che ad ogni momento s'ingolfa nella prossima monumentale stazione o ne sfolla. L'alta cupola della *Bahnhof* domina, attraverso le acque azzurre, il nostro Ufficio: migliore e più promettente riscontro non gli si poteva dare.

La fronte di un altro bell'Ufficio posso oggi presentare ed è quella della città di San Gallo.

Può, a chi non conosce l'enorme importanza della speciale industria dei ricami di San Gallo, parere curiosa la scelta della località.

Ma il prof. Contesso, uno dei vicedirettori della N. G. I., che in particolare si occupa di questi Uffici per il potente suo gruppo di Compagnie di Navigazione, mi spiegava il notevolissimo convenire in San Gallo di commercianti e industriali d'ogni parte del mondo e perciò l'opportunità dell'Ufficio. È una clientela speciale vastissima, ricca, che potrà venire facilmente indirizzata in parte anche al nostro Paese per farvi un'appendice, finora inusitata, ai suoi viaggi.

Nella tranquilla città, l'Ufficio è posto sulla grande strada (*Leonhardstrasse*) che congiunge il *Lustgarten* col *Rathaus* (Municipio): a 100 metri da questo, a 200 dalla Sta-

zione, a meno di 200 dal palazzo delle Poste e Telegrafi e nel centro alberghiero.

⁂

L'importanza di queste sedi con quelle di Basilea e Lugano, che qualche altra volta presenteremo ai lettori, non ha bisogno di essere illustrata. La Svizzera è un centro vitale del turismo internazionale e gli Uffici dell'E.N.I.T. vi rappresentano le agenzie diplomatiche del turismo italiano.

L'impianto degli Uffici è all'altezza della loro importanza ed i servizi principali sono già al completo: oltre ai biglietti di passaggio di navigazione di Compagnie italiane, ai biglietti ferroviari italiani e svizzeri, gli Uffici sono provvisti di quelli di altre Amministrazioni e di Compagnie estere.

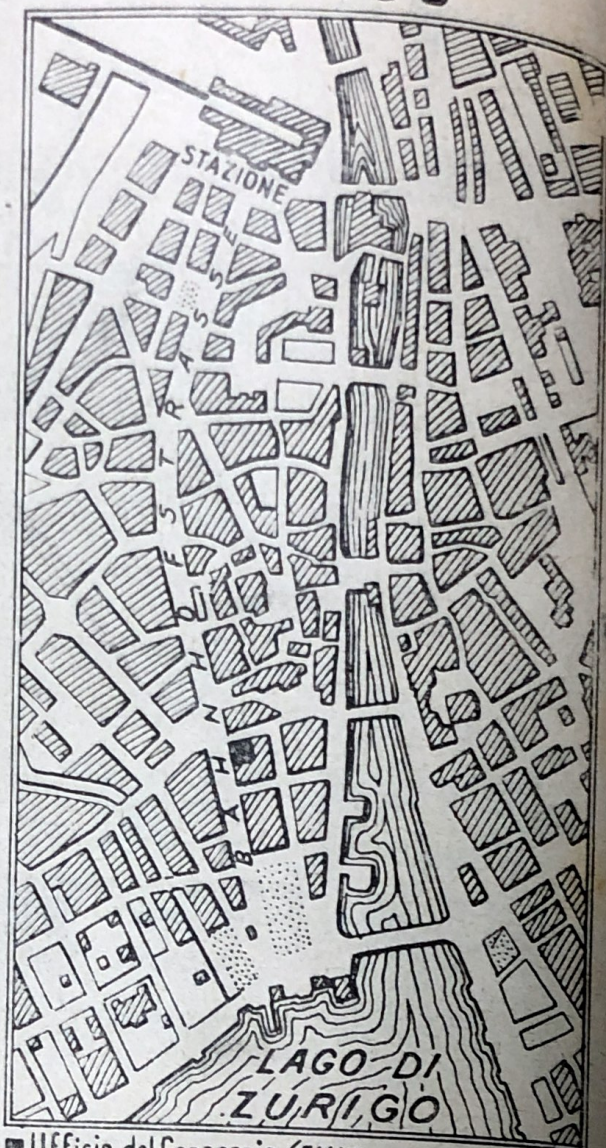
Il servizio di informazioni, la cui importanza è di ordine primario, è attualmente disimpegnato da personale specializzato nella conoscenza del nostro Paese e delle nostre vie di comunicazioni ferroviarie, marittime, lacuali ed ordinarie.

I servizi accessori di cambio e assicurazione bagaglio, sono già in funzione. È in corso di studio quello dei tagliandi d'albergo e del *traveller-chèque*.

L'attività di questi nuovi organismi del turismo italiano all'estero si è già prontamente manifestata coll'organizzazione propria di comitive di viaggio a *forfait*, con l'appoggio verso l'Italia di comitive di origini più lontane, che non sarebbero prima entrate nel nostro Paese e col diuturno avviamento di correnti di viaggiatori di diporto e di commercio dalla Svizzera verso l'Italia.

La presenza ufficiale dell'Italia ha anche servito a stabilire leali intese coll'Ufficio svizzero del Turismo, con le autorità politiche della Confederazione e con l'Amministrazione delle Ferrovie federali. Quando gli Stati europei si saranno svincolati dalle pastoie burocratiche dei passaporti con le relative interminabili noiose e costose formalità e delle carte di soggiorno, gli Uffici dell'E.N.I.T. potranno dare il massimo sviluppo al loro lavoro di presentazione turistica nella vicina Svizzera.

⁂

Tutti i lettori delle *Vie d'Italia* — i Soci del Touring e le migliaia cui l'E.N.I.T. manda in omaggio il periodico, suo organo ufficiale — si compiaceranno certo dello sviluppo preso dagli Uffici del Consorzio.

ZURIGO

■ Ufficio del Consorzio (ENIT, FF.SS., Svizzera-Italia)

Chi scrive qui desidererebbe però che questa breve presentazione formale di alcuni di essi, che sarà prossimamente continuata per altri, mostrasse colla visione « dei luoghi » — per dir così — la portata dei provvedimenti presi dall'E.N.I.T. e il beneficio enorme di indole generale che il Consorzio sta già fruttando al Paese e che ancor più porterà in avvenire, quando la rete degli Uffici si estenderà.

Fotografie e ubicazioni dimostrano che non si tratta di parole, ma di fatti. E mentre corrono tante chiacchiere, che spesso i giornali raccolgono in buona fede come realtà, i fatti non sembrano cosa da disprezzare.

L. V. BERTARELLI.

IL NUOVO CONFINE ITALO-AUSTRIACO

Sul valico del Brennero sarà quanto prima collocato l'obelisco che deve segnare a noi e ai posteri il nuovo confine tra Italia ed Austria. L'umile pietra di termine, infissa al margine della strada che vide pei secoli scendere le invasioni, sarà il più alto testimonio della riconquistata libertà e sicurezza d'Italia, sarà il più bel monumento al valore e alla costanza del popolo e dell'esercito italiano. Ma oltre a questo grande significato storico e ideale, quella pietra di confine esprimerà anche un'altra cosa. Poichè tutti i cippi che lungo la cresta ed i valichi delle Alpi Orientali stanno sorgendo per segnare visibilmente la linea di frontiera tra Italia ed Austria sono la conclusione di un lavoro arduo e ponderoso, che sotto la direzione di una Commissione internazionale di tecnici, vien condotto già da un anno, tra difficoltà naturali quali su nessun'altra frontiera, forse, si ritrovano, con una modernità ed un rigore di metodo che conferiranno a questo lavoro anche un alto interesse scientifico. Al Colonnello Alberto Pariani, che degnamente rappresenta, nella Commissione Internazionale il nostro Paese, dobbiamo le pagine che seguono, e che riassumono, con precisione di scienziato e di soldato, l'organizzazione, le direttive, l'opera della Commissione stessa. Siamo certi di interpretare l'animo di tutti i lettori de Le Vie d'Italia, *esprimendogli qui le nostre più vive e sentite grazie.*

Dove corre la nuova linea.

Il Trattato di S. Germano stabilisce che la nuova frontiera fra Italia ed Austria è in massima costituita dalla linea spartiacque che separa i bacini dell'Alto Adige, del Piave e del Tagliamento a sud, da quelli dell'Inn e della Drava a nord.

Pertanto il nuovo confine trova il suo appoggio sugli elevati ed imponenti ghiacciai che coronano le *Alpi Venoste* (Gruppo dell'Oetz: Weiss See Spitze 3534 m.; Weisskugel 3746 m.; Similaun 3607 m.; Hochwild Spitze 3480 m.), le *Alpi Breonie* (Gruppo dello Stubai: Zuckerhütl 3511 m.; Wilder Freiger 3426 m.), le *Alpi Aurine* (Gruppo dell'Alperer: Hohe Wand 3284 m. e Gruppo dello Ziller: Hochfeiler 3510 m.; Mösele 3384 metri; Schwarzenstein 3369 m.; G. Loffer 3376 m.; Rauchkofl 3250 m.; Vetta d'Italia (Glockenkar Spitze) 2913 m.), la parte meridionale degli *Alti Tauri* (Pizzo dei Tre Signori (Dreiherrn Spitze) 3505 m.; Rotspitze 3494 m.), ed il Gruppo di Hochgall 3440 m.

Questi grossi massi costituiscono l'arco più settentrionale del nostro confine che prosegue poi verso oriente sulla cresta, dapprima brulla e tormentata indi più verde e tondeggiante, delle Alpi Carniche.

La grande muraglia presenta qua e là

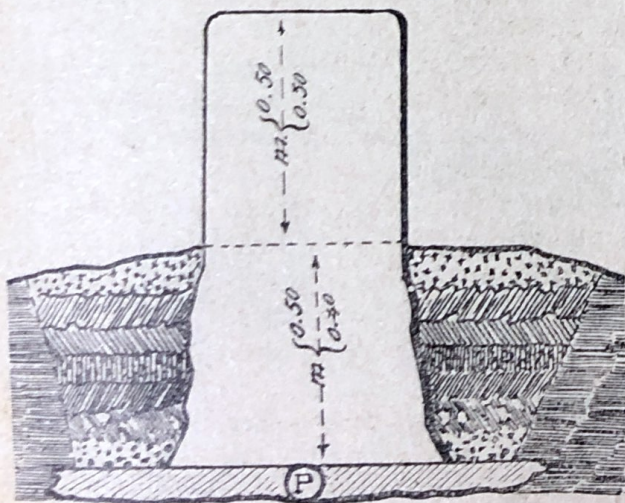



FIG. I. - FISSAZIONE DEL CIPPO A PRISMA.
P. Pietra di sostegno e 7 strati di materiali di ricolmo.

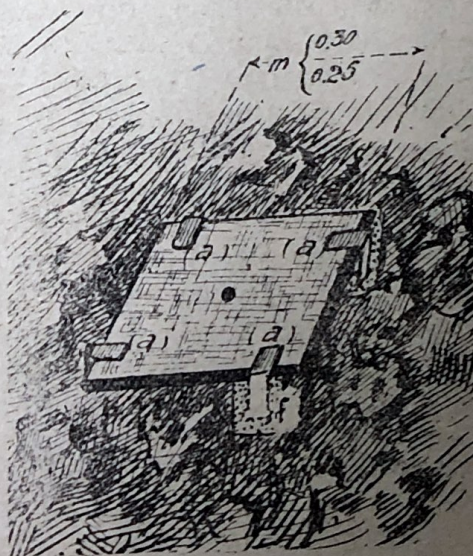



FIG.2 - FISSAZIONE DEL CIPPO A PIASTRA.
a - testa degli arpioni; *f* - fori nella roccia (di presa per gli arpioni) riempiti con zolfo colato.

FIG. 3. - ANDAMENTO DELLA LINEA POLIGONALE DI CONFINE NELLA ZONA DEL PASSO DI RESIA.

Nei tratti accessibili della linea di confine, le poligonali verranno eseguite direttamente. Nei tratti difficili o inaccessibili, gli elementi poligonali dei vertici saranno determinati con metodi trigonometrici d'intersezione, diretta od inversa.

I cippi principali sono determinati con coordinate geografiche. I cippi secondari sono determinati con coordinate rettangolari piane, riferite al sistema di assi ortogonali passante per il cippo principale, situato immediatamente ad Ovest.

FIG. 4. - IL CONFINE ITALO-AUSTRIACO E LE ALPI.

1 - Weiss See Spitze : 3534
2 - Weisskugel : 3746
3 - Similaun : 3607
4 - Hocwild Spitze : 3480
5 - Zuckerhütl : 3511
6 - Wilder Freiger : 3426
7 - Hohe Wand : 3284
8 - Hochfeiler : 3510
9 - Mösele : 3384
10 - Schwarzenstein : 3369
11 - Gr. Loffer : 3376
12 - Rauchkofl : 3250
13 - Vetta d'Italia : 2913
14 - Pizzo dei 3 Signori : 3505
15 - Rotspitze : 3494
16 - Hochgall : 3440
A - Passo di Resia : 1510
B - Passo del Rombo (Timmels Joch) : 2509
C - Passo del Brennero : 1370
D - » di Vizze (Pfitsch) : 2248
E - Birnlücke : 2671
F - Staller Sattel : 1780
G - Passo di Toblaco : 1209
H - Passo di Monte Croce Comelico : 1637
I - Passo di Monte Croce Carnico : 1355
L - Sella di Camporosso (Saifnitz) : 817
M - Passo del Predil : 1123

delle brecce che si possono considerare come le porte di casa, e che costituiscono gli elementi separatori dei gruppi più sopra nominati

Di queste brecce solo 6 sono percorse da rotabili:

Il Passo di Resia 1510 m.; il Brennero 1470 m.; la Sella di Toblaco 1209 m.; il Passo di M. Croce di Comelico 1637 m.; il Passo di M. Croce Carnico 1355 m.; e la sella di Camporosso o di Sainfnitz 817 m. Le altre porte sono invece attraversate solo da più o meno buone mulattiere. Di queste assumono però speciale importanza, data la poca praticabilità della zona nella quale si trovano, quella del Passo del Rombo (Timmelsjoch 2509 m.) tra le Alpi Venoste e le Alpi Breonie, quella del Pfitscher Joch 2248 m. tra le Alpi Breonie e le Aurine, ed infine quella della Birnlücke 2671 m. tra le Alpi Aurine e gli Alti Tauri.

Il confine risulta quindi una specie di sinussoide che segue la linea di displuvio, alternativamente innalzandosi alle scintillanti vette e scendendo agli angusti colli.

In tre soli punti esso abbandona la linea spartiacque per spingersi sul versante settentrionale delle Alpi e precisamente:

1.° in corrispondenza del Passo di Resia ove, per ragioni economiche locali, venne adottata per frontiera il limite amministrativo settentrionale del comune di Resia (Reschen);

2.° in corrispondenza della testata della Drava ove, per ragioni militari di difesa del-

FIG. 5. - TIPO DI SEGNALE TRIGONOMETRICO
(Segnale sul M. Harnischek m. 2551).

FIG. 6. - TRIANGOLAZIONE ITALIANA ESEGUITA NEL TRATTO DI FRONTIERA "PIZ LAT-WEISSKUGEL" PER LA DETERMINAZIONE DEI CIPPI.

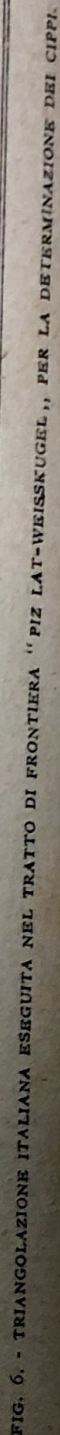
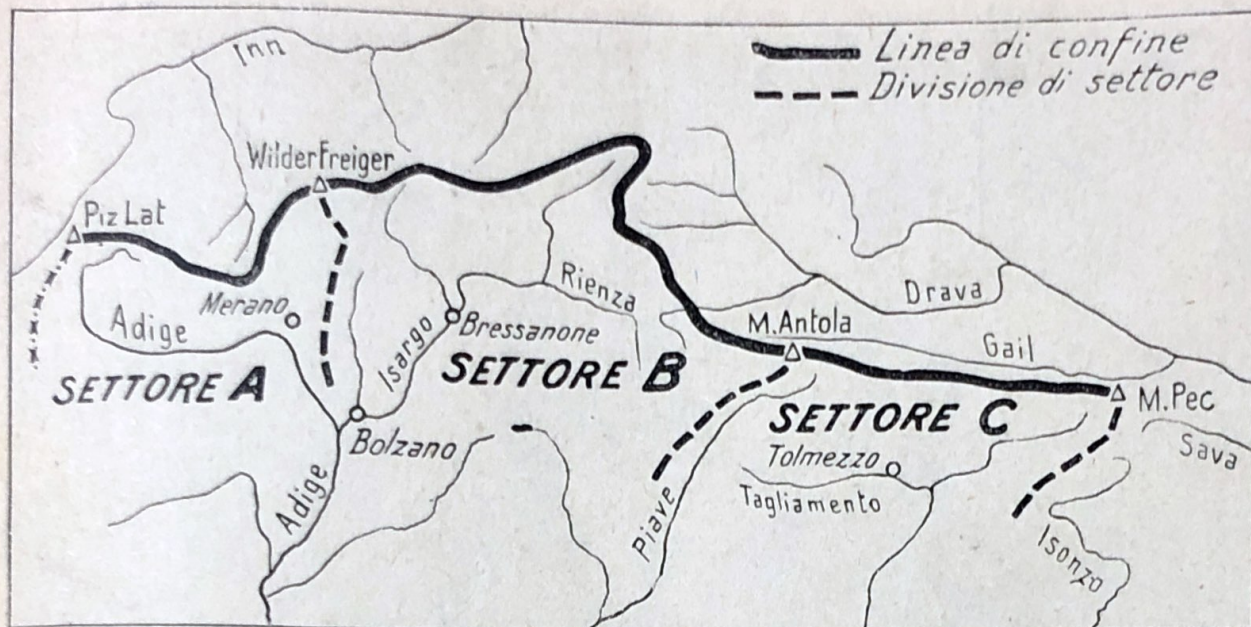



FIG. 7. - RIPARTIZIONE DELLA FRONTIERA IN SETTORI DI LAVORO.

la Sella di Toblaco, venne inclusa in Italia la valle di Sexten e la conca di Innichen;

3.° in corrispondenza del Passo del Predil ove, ancora per ragioni militari di difesa della Sella di Camporosso (Saifnitz) e del passo del Predil, venne inclusa in Italia l'intera conca di Tarvisio.

Concludendo: la nuova frontiera corre per circa 400 Km. (in linea d'aria) sopra la cresta alpina, elevata quasi sempre oltre i 2000 m. e per ben 100 Km. con una media più alta di 3200 m.

La Commissione pel Confine.

La frontiera contemplata nel Trattato deve essere *materialmente fissata sul terreno.*

Scopo di questo articolo è appunto di dare una idea sommaria del come si svolge questa operazione di tracciamento materiale della frontiera.

A mente del Trattato di S. Germano questo còmpito spetta ad una commissione internazionale composta di 5 *delegati* di cui due delle potenze interessate (Italia ed Austria) e tre degli stati alleati (Francia, Inghilterra, Giappone).

Tali delegati furono nominati, dalle rispettive potenze, all'atto della ratifica del trattato di pace, nelle persone: del Ten. Colonnello Rouget, per la Francia; del Ten. Colonnello Behrens, per l'Inghilterra; del Maggiore Hattori, per il Giappone; del Ten. Colonnello Bernhard, per l'Austria; del Colonnello Pariani, per l'Italia.

FIG. 8. - INDICAZIONI SU UN CIPPO PRISMATICO.

La prima riunione plenaria dei delegati ebbe luogo il 29 luglio a Parigi ove venne concretato un *programma sommario.* Poscia la Commisisone si trasferì in Italia ove diede inizio ai propri lavori a metà agosto 1920.

La Commissione nel suo programma sommario intese, in primo luogo, stabilire per il tracciamento della frontiera modalità tali da rendere, almeno teoricamente, impossibili future contestazioni; in secondo luogo, procedere ad una organizzazione di lavoro atta ad assicurare una relativamente rapida attuazione del lavoro stesso.

FIG. 9. - INDICAZIONI SU UN CIPPO A PIASTRA.

Modalità del tracciamento.

Le frontiere sono individuate materialmente sul terreno mediante una serie di cippi il cui succedersi indica l'andamento della linea di confine.

Per il collocamento di tali cippi sulla nuova frontiera italo-austriaca si presentava anzitutto l'ostacolo dato *dall' altitudine delle montagne e relativa difficoltà d'accesso.*

FIG. 10. - DEPOSITO DI CIPPI A PIASTRA IN ATTESA DI ESSERE TRASPORTATI SULLE PIÙ ALTE VETTE D'EUROPA.

Tale ostacolo si riduceva in complesso ad una questione di *trasporto* e per vincerlo furono ideati cippi di dimensioni e peso adatti in relazione alle difficoltà d'accesso.

Furono così scelti due tipi: l'uno *prismatico* per le località di facile accesso, l'altro a *piastra* per le località di accesso più difficile (1).

Il peso di tali cippi varia da un minimo di 41 Kg. ad un massimo di 86 Kg. per quelli a prisma, e da un minimo di Kg. 2.50 ad un massimo di Kg. 4.70 per quelli a piastra.

Risolte in tal modo le difficoltà dovute all'altitudine venne affrontato l'altro ostacolo: quello della *lunghezza della frontiera*: ostacolo che si riduceva in complesso ad una questione di *tempo*.

Come si è già detto la frontiera italo-austriaca ha uno sviluppo di circa 400 Km. in linea d'aria.

Da recenti operazioni di confinazione si può dedurre che in zona di montagna elevata un lavoro di confinazione procede con una media di km. 10 all'anno (2).

Con una tale unità di misura risulterebbe necessaria, pel completamento dei lavori, una

(1) Vedi pag. 356 delle « Vie d'Italia », aprile 1921.

(2) L'opera di revisione di un tratto di 33 Km. di frontiera fra Baviera e Tirolo richiese 3 anni di lavoro (1900 - 01 - 02) (vedi *Zeitschrift des Deutschen u österreichischen Alpen Vereines* - Anno 1903).

quarantina d'anni. Ad ovviare a ciò la frontiera è stata divisa in undici *sezioni* nelle quali i lavori procedono quasi contemporaneamente: è così presumibile che tutto il lavoro di confinazione potrà essere compiuto in poco più di 3 anni lavorativi (1).

Risolti così i due problemi relativi all'*altitudine* della frontiera ed alla sua *lunghezza*, venne affrontato quello della *stabilità* dei cippi.

Questa venne assicurata in due modi: l'uno *materiale sul terreno* e l'altro, dirò così, *matematico*: nello *spazio*.

La stabilità materiale viene ottenuta: pei *cippi a prisma* mediante interramento della loro parte inferiore in buca appositamente preparata e poscia sistemata con opportuno materiale di ricolmo (cemento, ghiaia, ecc.; vedi fig. 1); — pei *cippi a piastra* (vedi fig. 2) mediante 4 arpioni di ferro zincato che tengono aderente la lastra alla roccia, essendo a loro volta infissi in questa ed in essa saldati mediante zolfo colato negli appositi fori (2).

(1) Bisogna al riguardo tener presente che in montagna l'anno lavorativo è assai breve: quasi ovunque non si può lavorare che per 6 mesi al massimo ed in alcune zone la stagione di lavoro si riduce a 2 mesi.

(2) Inoltre la posizione dei cippi è anche assicurata mediante *testimoni*. Questi sono costituiti o da materiali (tubi di ferro, rottami varî) sepolti nel terreno sotto i cippi, o da segni particolari del terreno nelle immediate vicinanze del cippo.

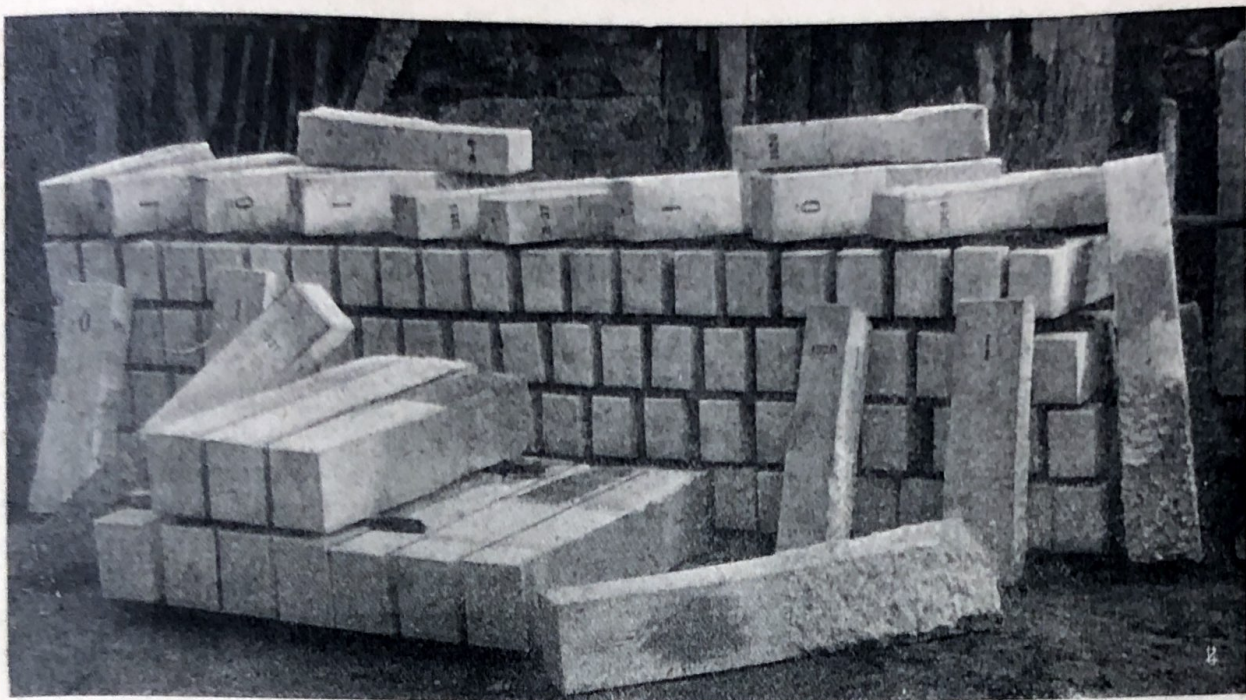



FIG. II. - DEPOSITO DI CIPPI PRISMATICI NEL LABORATORIO DI MARMI DI VIPITENO (STERZING).

La stabilità matematica, è data dal fatto che ogni cippo viene fissato, nello spazio, mediante dati ricavati da letture geodetiche e goniometriche.

I cippi sono stati divisi in *principali* e *secondari* a seconda della importanza che hanno nell'indicazione dell'andamento della linea di confine.

Il cippo *principale* viene individuato mediante le sue *coordinate geografiche* (latitudine, longitudine e altitudine).

I cippi *secondari* invece mediante gli elementi della linea poligonale che li collega fra loro ed ai cippi principali.

Con tali indicazioni è facile comprendere che è sempre possibile ricollocare matematicamente in posto un cippo che sia stato asportato o comunque spostato. Per compiere queste operazioni di fissazione della frontiera nello spazio, si è dovuto però prolungare, controllare e raffittire la rete trigonometrica, sia italiana che austriaca, in modo da creare a cavallo della frontiera una fitta striscia di punti trigonometrici che servono di base per le letture geodetiche o goniometriche.

Su ogni punto trigonometrico, per facilitare e rendere più esatte le letture con gli strumenti, vengono eretti appositi segnali (in legno od in muratura) di dimensioni variabili dai m. 3 ai 6,50 di altezza (1) (v. fig. 5).

Risolti, come è stato detto più sopra, i problemi del *trasporto* e del *tempo*, assicurata la *stabilità* del cippo, si è pensato a facilitare la sua *rintracciabilità* pratica sul terreno.

A questo scopo ogni cippo porta varie indicazioni.

Anzitutto vi sono *indicazioni di riconoscimento* che sono costituite:

1.° dalle *lettere iniziali* dei due paesi confinanti: I ed Ö (Italia-Österreich);

2.° dalla *lettera distintiva* della sezione in cui trovasi il cippo e dal numero *progressivo* dato al cippo stesso (1);

3.° dall'indicazione *dell'anno 1920*, nel quale fu ratificato il Trattato di pace e si iniziarono le operazioni di confinazione (v. figg. 8 e 9).

Indi vi sono le indicazioni di *direzione* ai cippi viciniori.

Di massima i cippi sono visibili l'uno dall'altro (tranne in alta montagna ove ciò richiederebbe lavoro e spese enormi); ad ogni

---

(1) Per avere un'idea dell'entità di questo lavoro basta pensare che i numeri dei segnali trigonometrici, da costruirsi tutti su altissime vette spesso di difficile accesso, sarà di circa 430 solo da parte dell'Italia. Ad essi andranno aggiunti i segnali da porsi in corrispondenza dei cippi principali e cioè altri 140: un totale quindi di 570 segnali.

Per le letture occorrerà presumibilmente fare 200 stazioni geodetiche da parte dell'Italia e presumibilmente altrettante da parte dell'Austria.

(1) Tutto il confine è stato diviso per l'incippamento in sezioni: ogni sezione è contraddistinta con una lettera dell'alfabeto (a-b-c-d-e-f-g, ecc.). In ogni sezione ogni cippo porta un numero progressivo.

L'ordine delle lettere e la progressione dei numeri è fatta seguendo l'andamento generale della frontiera da occidente verso oriente.

FIG. 12. - NELLA ZONA PIÙ SETTENTRIONALE DEL NOSTRO CONFINE.
a - b. c. d. Andamento della linea di confine vista dal rifugio della Vetta d'Italia.
c - Il Pizzo dei Tre Signori (m. 3505).

modo, per consentire di rintracciare rapidamente i cippi contigui, sulla faccia superiore di ogni cippo vengono incise, e messe in evidenza con minio, le visuali ai due cippi laterali viciniori (v. figg. 8 e 9).

Infine, per facilitare la ricerca, si provvede anche, nei terreni troppo fittamente coperti di alta vegetazione, a disboscarne una striscia, di larghezza variabile da 2 a 6 m. per lo spazio interposto fra 2 cippi consecutivi.

Organizzazione del lavoro.

Quanto è stato detto più sopra costituisce la parte teorica dell'impostazione dell'opera di confinazione; vediamo ora come si è proceduto all'organizzazione del lavoro in modo da corrispondere con la pratica a quanto teoricamente era stato deciso.

La Commissione centrale (composta dei 5 delegati) si è riservato il compito *direttivo*, il *controllo* generale ed il *potere di decisione* su ogni questione controversa. Per il rimanente procedette alla seguente ripartizione:

Tutta la frontiera venne divisa in 3 grandi *settori* corrispondenti ai più importanti bacini fluviali della regione:

Settore A, comprendente il bacino dell'Alto Adige propriamente detto (Val Venosta);

Settore B, comprendente il bacino Isarco-Rienza;

Settore C, comprendente il bacino alto Piave-alto Tagliamento.

Punti di divisione fra i settori i monti: Wilder Freiger e Antola.

In ogni settore vennero nominati due sottocommissari (uno italiano ed uno austriaco) aventi il compito di percorrere materialmente, passo per passo, la frontiera e fissare, di comune intesa, la posizione dei cippi.

Ad ogni settore vennero adibite *squadre tecniche* (in numero variabile a seconda dell'ampiezza della zona, delle difficoltà d'accesso e del periodo di lavoro). Di queste squadre alcune sono dirette da *topografi*, altre da *geodeti*. Esse hanno complessivamente i compiti:

FIG. 13.
INIZIO DI TRASPORTO DI UN SEGNALE TRIGONOMETRICO
(Verso il M. Elmo)

FIG. 14. - TRASPORTO DI SEGNALE SU GHIACCIAIO (Verso la Rotspitze, m. 3494).

a) di *prolungare, completare e controllare* la rete trigonometrica esistente costruendo i segnali necessari;

b) di *rilevare* il terreno a cavallo della linea di confine per una striscia variabile da 500 metri a 2 km. di larghezza;

c) di *fissare* con letture geodetiche o goniometriche *la posizione dei cippi* di confine e la linea poligonale che li collega;

d) di fissare questa stessa posizione graficamente sui rilievi topografici fatti.

Tutto il lavoro tecnico è svolto sotto la guida di due aggiunti tecnici (uno italiano ed uno austriaco) che fanno parte integrale della commissione (1).

La costruzione materiale dei cippi viene eseguita, per la frontiera della Venezia Tridentina, dal Laboratorio di Marmi di R. Hauser a Vipiteno (Sterzing), che ricava un ottimo materiale (marmo bianco) dalle cave di Laas (Val Venosta) ed ha una notevole potenza di lavorazione (v. fig. 10 e 11).

I cippi vengono trasportati e collocati sul posto da reparti alpini opportunamente dislocati lungo la frontiera (2).

Le operazioni procedono pertanto col seguente ordine:

1.° La commissione esamina le questioni sorte lungo la frontiera e, dopo averle risolte, fissa ai sottocommissari i tratti che devono percorrere per lo studio dei minimi dettagli.

2.° I sottocommissari percorrono la linea di confine, fissano i punti sui quali debbono sorgere i cippi, e li segnano mediante indicazioni provvisorie (paletti). In casi di controversia fanno appello ai rispettivi capi di delegazione che si recano sul posto e decidono.

(1) Aggiunti tecnici, topografi e geodeti italiani sono stati forniti dall'Istituto Geografico Militare che con larghezza di vedute ed efficace iniziativa preparò tempestivamente una schiera di elementi atti a far fronte a tutti i bisogni.

(2) Attualmente sono impiegate 5 compagnie alpine (51ª e 52ª compagnia del battaglione Edolo; 47ª compagnia del battaglione Trento; 94ª e 144ª del battaglione Val d'Adige).

3.° I reparti alpini sostituiscono ai segnali provvisori i cippi definitivi.

4.° I geodeti (che nel frattempo hanno proceduto alla sistemazione della rete trigonometrica), fissano la posizione dei cippi definitivi nel « libro delle coordinate »; i topografi fissano la stessa sui loro rilievi topografici.

5.° I sottocommissari con l'aiuto dei topografi procedono alla descrizione della linea di frontiera.

I documenti di tutta l'opera di confinazione vengono redatti in 3 esemplari dei quali uno sarà depositato a Parigi presso la Conferenza degli Ambasciatori ed uno presso ciascuno degli Stati interessati.

Ma accanto a quest'opera tecnica materiale un'altra se ne svolge parallela.

La nuova linea di confine, per quanto basata su una grande linea naturale, viene a colpire molti interessi locali.

Alcuni comuni sono nettamente amputati di zone più o meno ampie di loro pertinenza amministrativa; gli abitanti si trovano lesi in loro diritti economicamente vitali.

In queste zone montane, povere di risorse, la vita si è venuta adattando, attraverso vicende secolari e lotte tenaci, ad una serie di compromessi ed accordi che sono alquanto complessi, ma che rispondono a necessità di esistenza e che quindi non possono essere toccati senza gravi conseguenze, difficilmente arguibili da chi non conosca a fondo l'ambiente.

FIG. 15. - TRASPORTO DI SEGNALE SU CANALONE DI NEVE
(Verso l'Eisenreich: 2655 m.).

Si è pertanto riconosciuta la necessità assoluta di studiare le questioni di carattere giuridico che la nuova frontiera ha fatto sorgere, e di risolverle in modo da salvaguardare diritti secolari di comuni ed abitanti.

A questo scopo verranno redatti appositi protocolli alla cui preparazione procedono persone di speciale competenza (1).

***

La Commissione prima di chiudere i suoi lavori si occuperà anche di stabilire le modalità di *manutenzione* dei nuovi confini, opera nella quale saranno chiamati a concorso non solo enti governativi (civili e militari) ma anche i più grandi sodalizî nazionali (il Touring Club Italiano ed il Club Alpino Italiano).

Intanto è bene che in Italia tutti sappiano come sulle Alpi si proceda alacremente al gigantesco lavoro della nostra confinazione, opera che rappresenterà per ogni italiano il più grandioso monumento ai nostri eroi caduti.

ALBERTO PARIANI.

(1) *Per l'Italia*: Commendator Peterlongo, Vice-Commissario della Venezia Tridentina, e Commendator Pettarin, Commissario per gli affari autonomi della Provincia di Gorizia.

LE OPERE DELL'ENIT

La bibliografia idrologica italiana

Su queste colonne è stato ripetutamente detto delle « Acque Salutari d'Italia », il magnifico opuscolo di recente pubblicato dall'*Ente Nazionale per le Industrie Turistiche*, d'accordo e col concorso delle Ferrovie dello Stato: è uno splendido volumetto composto di artistiche tavole policrome le quali illustrano le più note nostre città balneari e le principali stazioni idrominerali; un breve testo riassume di ciascuna le caratteristiche salienti, mentre le indicazioni di cura sono elencate in prospetti schematici secondo la specializzazione d'ogni stazione.

L'opuscolo, edito nelle principali lingue, verrà diffuso in tutto il mondo e costituirà indubbiamente un irresistibile fattore di propaganda per le nostre impareggiabili città d'acque.

L'efficacissima iniziativa viene ora integrata dall'E.N.I.T. stesso con un nuovo opuscolo che appare come appendice al precedente e contiene la *Bibliografia idrologica italiana a tutto il secolo XVIII*.

È superfluo ricordare che l'Italia, ricca di un numero infinito d'acque minerali, distribuite in tutta la penisola, svariate per composizione e per virtù curative, è anche la culla della terapia termale. Fino dalle più antiche età le « cure d'acque » sono sempre state in grande onore nel Paese nostro, e ne fanno fede le terme monumentali che sfidano tuttora il cammino del tempo, ed i ruderi, le vestigia superstiti di veri e proprii stabilimenti di cura, sorti e vissuti accanto ad acque la cui rinomanza è stata a noi tramandata, ancora viva e luminosa, attraverso i secoli.

Ne sono testimoni gli scritti degli antichi autori che di quelle acque studiarono le proprietà salutari e ne crearono e diffusero la fama, ne definirono le qualità, ne fissarono le applicazioni, ne descrissero gli effetti, ne esaltarono le miracolose virtù, attribuite alla essenza divina trasfusa nelle linfe benefiche a sollievo dei mortali. « In nessuna parte della natura la potenza divina si è palesata con tanti miracoli come nelle acque », affermava Andrea Bacci medico e filosofo romano del Cinquecento; e un secolo dopo Gerolamo Zunthus, scienziato parmense, scriveva ancora: « L'origine delle acque termali è così meravigliosa e tanto oltre la scienza degli uomini, da ritenersi sacra, poichè non per azione umana, ma divina, esse guariscono le infermità, pur rimanendone a noi ignote le cause ».

Attorno al patrimonio idrominerale italiano si è venuto formando adunque un patrimonio di cultura le cui origini risalgono ai tempi più remoti: è una documentazione di incomparabile importanza, quale nessun'altro Paese può vantare sia per l'antichità di essa, sia per l'intrinseco valore storico e scientifico che noi, Italiani, abbiamo avuto il torto di non raccogliere ed ordinare mai nemmeno nella semplice espressione di una elencazione bibliografica; questa, se non altro, ci avrebbe consentito di valutare le proporzioni reali d'un monumento di dottrina creato ad esaltazione di una fulgida e caratteristica ricchezza del suolo italiano.

L'E.N.I.T., nella sua fervida opera di propaganda per le nostre stazioni di cura, ha colmato opportunamente la lacuna, affidando a Giuseppe Ravaglia la pubblicazione che ora vede la luce.

Il nome del prof. Ravaglia gode di meritata notorietà nel mondo scientifico italiano come quello di un insigne studioso, di un erudito profondo della crenoterapia nostrana. Questa — si può ben dire — non ha segreti per il Ravaglia: da più di trent'anni egli si è dedicato con passione eguagliata solo dalla sua vasta e multiforme cultura, dallo spirito brillante e sagace che anima il suo intelletto geniale, alla diligente indagine, alla ricerca paziente dei tesori della nostra letteraratura idrologica, illustrandoli in numerosi scritti che sono l'omaggio più nobile a questo ramo prettamente italiano dell'arte curativa, il contributo più elevato alla conoscenza ed alla volgarizzazione di esso.

La preparazione perfetta e sicura del Ravaglia lo indicava come la persona capace di assumersi il non facile compito, d'assolverlo

con amore e con austera serietà, e l'E.N.I.T. ebbe la mano felice nel darne a lui l'incarico.

Si trattava infatti di un poderoso e ponderoso lavoro d'indagine su centinaia e centinaia di opere sparse ovunque, nelle biblioteche pubbliche, nelle collezioni private: si trattava di nomi e di scritti innumerevoli da inseguire attraverso citazioni spesso errate o contraffatte, in cui tutto era da ricostituire, talvolta, dal nome dell'autore al titolo, alla data della pubblicazione; si trattava di chiarire ed impostare indicazioni delle quali non esistevano che vaghe tracce frammentarie, quasi dei « si dice » tramandati e storpiati da terze e quarte mani... Solo chi ha dimestichezza con le ricerche bibliografiche può rendersi conto adeguato della mole immane del lavoro al quale si accinse il Ravaglia per la preparazione del materiale che avrebbe formato la base dell'opera. Raccolto il quale, occorreva poi sottoporlo al vaglio d'un severo controllo, di una critica spietatamente oggettiva, con nuove indagini, nuove ricerche, nuove documentazioni.

Quante volte una citazione dalle sembianze onestamente veritiere richiese delle settimane di studi e d'inchieste le quali finivano per rivelarne invece la falsità?

Quanti mesi di ricerche tenaci fra i differenti codici conservati in numerose biblioteche occorsero per stabilire, ad esempio, che i deliziosi epigrammi sulle terme di Pozzuoli — attribuiti volta a volta ad Alcadino Siculo, ad Eustasio da Matera, a Francesco Aretino, a Giovanni Elisio e ad altri ancora — furono invece scritti attorno alla fine del 1100 ed il principio del 1200 da Pietro da Eboli che li dedicava all'imperatore Arrigo? e sono essi tra i più antichi ed importanti documenti di letteratura termale che si conoscano (V. Numero 146 della bibliografia).

Potremmo moltiplicare gli esempi di tutte le difficoltà, degli inciampi, degli ostacoli che ad ogni passo si incontrano in tal genere di lavori, le mille Sirti che pongono a dura ed estenuante prova l'acume e la perseveranza del ricercatore.

Di esse ha pienamente trionfato il Ravaglia e l'opera sua, che l'E.N.I.T. ora presenta in elegante edizione, merita appieno il plauso degli studiosi i quali vi trovano una larga messe di indicazioni preziose, e l'ammirazione di quanti in quelle nitide pagine avranno la perfetta visione d'un vasto scibile italiano cresciuto attorno ad una inestimabile ricchezza salutare italiana.

Il volumetto comprende circa ottanta pagine divise in due parti: la prima consta dell'elenco delle opere d'idrologia venute in luce sino a tutto il secolo decimottavo. L'elenco è disposto secondo l'ordine alfabetico dei nomi degli autori, con l'indicazione, se conosciuta, della patria, della nascita e della morte loro: se l'opera ebbe più edizioni, ciascuna è trascritta in ordine di data. La seconda parte comprende un prospetto, diviso secondo le regioni italiane, che reca pure in ordine alfabetico, i nomi delle sorgenti o dei luoghi della loro emersione, con riferimento alle pubblicazioni che le riguardano mediante i numeri onde furono contraddistinti gli autori nella prima parte.

Gli autori citati sommano a *426*: questa cifra dimostra eloquentemente da sola la mole e l'importanza del lavoro compiuto dal professor Ravaglia: e dice ancora in quanta reputazione sieno sempre state tenute le cure idrominerali nel nostro Paese, se così grande copia di scrittori le celebrarono in ogni tempo.

Ma — come scrive il Ravaglia nella concisa sua prefazione all'opuscolo — « di tanta suppellettile di studio lasciataci dai nostri maggiori, se poco conto tennero quegli stranieri che in più tempi pubblicarono libri o semplici repertori bibliografici della materia, purtroppo — e perchè tacerlo? — noi stessi ci mostrammo spessissimo non curanti o addirittura dimentichi ». La giusta rampogna di chi più d'ogni altro ha l'autorità di muoverla, mette in efficace risalto l'iniziativa presa dall'E.N.I.T. di rivelare — è la parola — oltre che agli stranieri, a noi stessi quanta scienza nostra sia fluita nel corso dei secoli anche nel campo delle cure d'acque. Nè questa iniziativa è diretta a scopi di semplice erudizione, che pur sarebbero già altamente encomiabili: il prezioso lavoro del Ravaglia, lo diciamo con le parole dell'autore medesimo « oltre che a comodo degli studiosi, servirà per agevolare la conoscenza e la ricerca di quanto può direttamente interessare le singole stazioni idrominerali, *in pro' delle quali il semplice ricordo di un glorioso passato sarà sempre il più bello, il più onesto, il più giusto e il più efficace mezzo di richiamo* ».

GUIDO RUATA.

LA COLLINA DI MONTICHIARI, ULTIMO CONTRAFFORTE MORENICO DEL GARDA.

IL CIRCUITO INTERNAZIONALE AUTO-AEREO GRAN PREMIO D'ITALIA

BRESCIA · SETTEMBRE 1921

Una vasta pianura dorata dal sole, baciata dalle brezze prealpine; una distesa lunga sterminata di verde punteggiata di singenesie, di ranuncoli e di anemoni, inquadrata nei fili d'argento, sperduti nelle ombre cupe, scintillanti al sole, scorrenti al declivio.

La meravigliosa cornice delle Alpi bresciane a settentrione, solcata dalla profonda incisione del Chiese, degradante l'onda sui terrazzi di Calcinato e di Montichiari, pulsante il ricordo delle Giudicarie, ammonitrice della grandezza e della finalità di forze idriche latenti, insolute.

E lì vicino, verso il sol nascente, il grandioso bacino del Benaco, dallo specchio multivario, sferzante il Baldo, lambente Riva Italiana, portante sull'onda e sul vento il canto dei poeti, l'aspirazione soddisfatta dell'italico pensiero.

Qui, in questo lembo della lombarda pianura, videro i millenni compiersi i due più grandiosi fenomeni geologici che ressero il destino della valle padana, e qui si manifestano sovrane ed imponenti le leggi che quei fenomeni prepararono e governarono nell'oscura e primordiale epoca tellurica.

Classica, quasi pulsante ancora dei movimenti del ghiacciaio, si svolge l'arcata morenica frontale del Garda, collegantesi nella turrita Lonato alla romana Valtenesi, volgente a mezzogiorno nei contrafforti collinosi di S. Martino e di Solferino e nelle ultime propaggini di Carpenedolo e di Montichiari.

Il vasto mare lambente le Alpi si ritira scoprendo la pianura che si assesta in un grandioso fenomeno di costipamento, abbandonando il superiore livello, e testimoni dell'immane cedimento sono le alture di Ciliverghe e di Castenedolo a struttura compatta che nei cocuzzoli corrosi e arrotondati segnano le antiche quote della preesistente pianura lombarda.

I fiumi scendenti dalle Alpi erompono quindi in incisioni per costituirsi le nuove pendenze e partecipano allo stabilimento della nuova piattaforma padana colle estese loro alluvioni degradanti all'Eridano.

Fra i due testimoni millenari dei due fatti geologici descritti, l'altura morenica sulla quale sorse Montichiari, attestante l'ultima ondata del fenomeno glaciale del Garda, e l'altura, a cavaliere dalla quale nacque Castenedolo, conservatrice altimetrica dell'antica pianura padana, si stende il triangolo della Fascia d'Oro, teatro di competizioni, fulgenti nella storia politica, capisaldi di au-

LA COLLINA DI CASTENEDOLO TESTIMONE DEL PRECEDENTE LIVELLO DELLA PIANURA.

dacie sportive, invidiate, riprodotte, insuperate, educatrici delle forze, animatrici delle industrie.

Qui le adunate delle vecchie armi preparanti gli assalti o le difese del Mincio; qui la raccolta ordinata delle milizie sardo-piemontesi e francesi per le radiose giornate di San Martino e Solferino; in questa pianura raggiata dal sole, lambita dai venti, si alternarono le grandi manovre militari volgenti il pensiero soffocato all'arresto di Custoza e a Trento irredenta; su queste strade, in questa campagna sterminata detta di Montichiari, dominata tutta dallo sguardo, le prime manifestazioni sportive col primo circuito automobilistico internazionale; e, nell'anno 1909, col primo audace concorso di aeroplani, rivelante l'aviazione incipiente, ma promettente negli apparecchi e nei nomi di Calderara, Bleriot, Curtis e di altri ardimentosi, dimostrativa dell'anima bresciana, coraggiosa nel sacrificio, sapiente nell'organizzazione, fidente nell'avvenire delle industrie di cui è culla e protettrice.

Qui Brescia, ferrea, leonina, vuole questo anno, prima fra le città italiane, celebrare un fecondo inizio di pace sciogliendo al vento il decorato gonfalone delle dieci giornate in una festa di lavoro, affermando che la prima manifestazione sportiva internazionale, la gara dinamica degli apparecchi da corsa su terra e in cielo, le sacre invidie ed i raffronti industriali, abbiano qui la loro sede in un contorno panoramico unico al mondo, nelle leggi geo-dinamiche, nelle gesta della Patria e nella storia delle pacifiche gare.

Il sistema stradale del Circuito. Le necessarie sue riforme.

Il tracciato di massima preso in esame dall'Automobile Club di Milano e dal Comitato locale di Brescia, per il circuito automobilistico Internazionale, contemplava il triangolo stradale che ha per vertice a nord il bivio della Fascia d'Oro, si snoda ad angolo retto al crocevia di Ghedi con direzione su Montichiari, e che da questo abitato volge a nordovest per chiudersi, mediante il rettilineo della strada provinciale, al punto di origine.

Questo immenso triangolo stradale che giace al centro della pianura di Montichiari, ornata dalle tradizioni storiche più sopra illustrate, questa figura geometrica caratteristica che misura nel suo contorno 18 km. e nel suo interno 1500 ettari, dei quali più di una metà visibili e dominati dalla periferia, rappresentava in massima l'ideale di un circuito automobilistico, ma doveva subire preventivamente i necessari adattamenti e le opportune trasformazioni richieste dall'importanza del circuito, dalla grandiosità delle gare e dalla molteplicità delle manifestazioni che avranno luogo nel prossimo settembre.

Anzitutto il vertice a nord detto della Fascia d'Oro, doveva essere raccordato con una curva che permettesse, sia pure a velocità moderata, lo svolgimento della corsa; il rettilineo Fascia d'Oro-crocevia di Ghedi era costituito da una strada dai caratteri campestri, coperta di erba, senza massicciata, senza il parallelismo dei cigli; l'aspro angolo retto del quadrivio di Ghedi doveva pure venire rac-

1. IL PARCO GENERALE DELLE MACCHINE STRADALI DELL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA.
2. LA BATTERIA CENTRALE DI COMPRESSORI ALLA CASCINA PORRO.
3. LA PRODUZIONE DEL PIETRISCO PER LE NUOVE STRADE.
4. LE STRUTTURE IN CEMENTO ARMATO DELLA DEVIAZIONE DI MONTICHIARI.

cordato, ed il lato meridionale del circuito, la strada dal quadrivio suddetto al ponte sul Chiese presso Montichiari, richiedeva una radicale sistemazione nella piattaforma. Ma l'opera più importante di trasformazione nel sistema stradale del circuito consisteva nella deviazione viabile in corrispondenza di Montichiari, che avrebbe reso indipendente e separata la circolazione da un lungo ed intricato dedalo di vie interne a quell'abitato. Finalmente la bella ed ampia diritta strada provinciale da Brescia a Mantova nella tratta da Montichiari alla Fascia d'Oro, corrente a rasa campagna, richiedeva una sistemazione complementare col ritiro di tutti i paracarri e dei pali telegrafici e con opere saltuarie di assestamento della sezione trasversale.

Tutti questi poderosi lavori di carattere esclusivamente stradale importavano la cifra cospicua di circa un milione, e dovevano essere compiuti entro tre mesi, dopo che in maggio il Comitato, in base alle iscrizioni effettuate dai concorrenti, aveva proclamato ufficialmente per il 4 settembre 1921 il Circuito Auto-aereo Internazionale del Gran Premio d'Italia.

La mobilitazione dei mezzi per la costruzione del Circuito.

L'ingente spesa di circa un milione richiesta dalle sole opere stradali, senza contare quella non certo inferiore che avrebbero raggiunto tutte le altre costruzioni per la città sportiva progettata in relazione e contatto al Circuito, il termine perentorio di tre mesi perchè ogni opera, ogni apprestamento fossero ultimati, esigevano uno sforzo considerevole per il finanziamento della ardita impresa, e lo spiegamento di poderosi mezzi tecnici, che con rapidità, sicurezza e precisione garantissero del buon compimento delle opere.

Brescia, vecchia sentinella di confine, sulla quale pure e fortemente si abbattè il contrac-

colpo della contesa europea, Brescia, spoglia della maglia di guerra, assorta in altri poderosi problemi che riguardano lo straordinario aumento della sua popolazione, che arditamente finanzia il suo vasto programma delle abitazioni, la riforma moderna della vecchia sua fognatura e l'ampliamento dei servizi idrici; Brescia, memore del glorioso suo passato sportivo, in uno sforzo sorprendente di volontà collettiva, sottoscrive in pochi giorni per il suo Circuito mezzo milione a fondo perduto, e per un altro mezzo milione si impegna nel capitale a fondo redimibile; mentre il Comitato finanzia il resto della somma occorrente con una ardita e meravigliosa organizzazione di manifestazioni sportive.

L'Amministrazione Provinciale di Brescia pone a disposizione del Comitato una parte del numeroso suo corpo tecnico che si organizza e si noma Ufficio Tecnico del Circuito, non solo, ma all'aprirsi del maggio mobilita tutti i suoi mezzi moderni stradali, e lancia sulla campagna di Montichiari una delle più possenti organizzazioni di meccanica e di costruzioni che possano vantare le pubbliche Amministrazioni.

Dieci motocompressori eseguiscono così le vaste e profonde opere di cilindratura, quattro gruppi di moto-frangipietre preparano il materiale selezionato per qualità e resistenza nelle cave espressamente aperte; ed una imponente batteria di inaffiamento composta di due autoinaffiatrici e di venti carri-botte a traino animale provvedono ai rifornimenti d'acqua e alle operazioni di inaffiamento.

L'Amministrazione Provinciale di Brescia, con questi mezzi eccezionali, distribuisce sul terreno delle operazioni un ingegnere, quattro aiutanti ingegneri, quattro assistenti, venti motoristi e squadre di numerosi operai specializzati.

Particolare interessante da ricordare è che tutte le macchine, qui convenute per la preparazione di una grandiosa manifestazione pacifica del lavoro sportivo industriale, furono le prime che, per spontanea concessione della Amministrazione Provinciale di Brescia, operarono in linea di fuoco sul settore dallo Stelvio al Garda agli apprestamenti delle difese della patria dal maggio 1915 all'armistizio del 1918.

Ma non è tutto! L'Amministrazione Provinciale di Brescia assume sotto il regime dei propri ordinamenti, col contributo degli altri Enti interessati, la costruzione della deviazione di Montichiari, meravigliosa opera di ardimento e celerità, e provvede alla sistemazione del tratto di strada provinciale dal Ponte sul Chiese presso Montichiari alla Fascia d'Oro, il cosidetto rettifilo di volata, collo spostamento di paracarri e di pali telegrafici e con le necessarie opere integratrici.

La Giunta esecutiva del Comitato organizza le imprese e le costruzioni della città sportiva, i cui progetti vengono rapidamente studiati dal proprio Ufficio Tecnico come sopra costituito.

La R. Prefettura di Brescia, con intendimenti moderni, emana decreti in difesa delle opere che si costruiscono e per la costituzione di presidi e di zone di rispetto attorno e nell'interno del vasto Circuito.

Le numerose organizzazioni sportive bresciane si preparano per gli ordinamenti speciali a ciascuna di esse demandati durante le manifestazioni auto-aeree.

Un Comitato speciale sorto nel seno eletto di Brescia, ad integrazione di quanto sarà per rivelare la campagna di Montichiari nel campo industriale degli apparecchi di corsa, organizza presso la città un concorso ippico informato a scopo altamente sportivo e di contributo alla agricoltura.

Un altro Comitato sorge infine per l'organizzazione e per l'appprestamento di alloggi, per l'attuazione di ricevimenti e di festeggiamenti che rechino agli ospiti il più largo tributo della cordialità e cavalleria bresciana.

I lavori compiuti.

La prima opera ultimata è il rettifilo da Fascia d'Oro al crocevia di Ghedi, lungo metri 5187,28, ampliato, rettificato, riformato mediante compressione meccanica, portato alla larghezza di m. 8.

Successivamente venne portata a compimento la curva di raccordo alla Fascia d'Oro con andamento parabolico, dello sviluppo di m. 544,60, larga m. 10, a superficie rigata, con sopraelevazione di circa cinquanta centimetri dal bordo esterno sul ciglio interno.

L'opera che attrae l'attenzione di quanti visitano il Circuito, compiuta con rapidità meravigliosa, è la deviazione stradale tra gli esistenti due ponti sul Chiese, destinata ad eliminare completamente la soggezione in cui avrebbe dovuto svolgersi altrimenti il Cir-

cuito attraverso l'abitato di Montichiari. La deviazione ha lo sviluppo in lunghezza di m. 1131,50, e larga m. 10 e comprende un raccordo circolare a raggio di 100 metri presso il ponte a sud sul Chiese, un altro raccordo su lineamenti interni del raggio di m. 400.

Strutture principali della deviazione sono dodici opere d'arte costruite in cemento armato, consistenti in ponti e cuniculi per la continuità della irrigazione.

Il settore stradale così sistemato per il Circuito raggiunge il preciso sviluppo di metri 17.300.

Le opere di carattere provvisorio eseguite per la città sportiva consistono in tre gruppi distinti e staccati di tribune, formanti il gruppo principale, situate verso l'estremo nord del rettifilo provinciale ove dovrà svolgersi la volata finale, e di fronte alle quali sarà disposto il traguardo; a completamento del gruppo sono situati lungo il viale interno, espressamente costruito, un grandioso ristorante per cinquecento persone, numerosi châlet, e blocchi per servizi alimentari a freddo.

1. L'INNESTO TANGENZIALE DELLA CURVA PARABOLICA ALLA FASCIA D'ORO.
2. UNA FASE DELLA COSTRUZIONE CENTRALE DELLA CURVA PARABOLICA.

Su questo lato stesso del Circuito sono disposti i servizi di vigilanza di pompieri e carabinieri e della croce bianca, nonchè blocchi per vendita giornali e tabacchi.

Di fronte alle tribune è eretta la cabina dei cronometristi espressamente ideata anche per le gare aviatorie, e ai fianchi di questa il servizio di segnalazioni telegrafiche e telefoniche, e la tribuna della stampa.

Verso il ciglio interno del Circuito sono disposti in tre gruppi trenta box pei rifornimenti, ed un grandioso quadro dei tempi.

Tangenzialmente alla curva parabolica, presso la Fascia d'Oro, sorgerà un'altra tribuna coperta capace di 1500 persone dotata di opportuni servizi complementari.

Posteriormente al gruppo delle tribune principali è situato il parco delle automobili della superficie di 45.000 metri quadrati.

Completano la città sportiva le tribune speciali per automobili che occupano una fronte di 1500 metri e sono pure provviste di servizi di segnalazione di comodità e di sicurezza.

Per la maggior sicurezza e regolarità delle corse, i bordi interno ed esterno delle strade formanti il Circuito saranno difesi da cinta a filo spinoso e da assiti nei punti più pericolosi.

Le opere infine interessanti le manifestazioni sportive si completano con la formazione della pista assegnata alla partenza ed al traguardo degli aeroplani, lunga metri 400, larga m. 100, situata di fronte alla tribuna reale.

IL RETTIFILO DI VOLATA SULLA STRADA PROVINCIALE IN CORRISPONDENZA ALLE TRIBUNE.

I problemi meccanici imposti e risoluti per il Circuito di Brescia.

1. — Un fenomeno particolare che l'Ufficio Tecnico della Provincia di Brescia ha potuto seguire, durante la guerra, sulle strade a preminente transito automobilistico è quello che si è offerto specialmente nelle arterie stradali di Valle Sabbia per le Giudicarie e dell'alta Valle Camonica per la fronte dallo Stelvio al Tonale, dove l'usura e l'incisione superficiale procurata dal passaggio dei veicoli veniva a manifestarsi trasversalmente all'andamento stradale anzichè con le ordinarie ormaie longitudinali.

Il fenomeno osservato veniva continuato sotto l'influsso del passaggio d'automobili, era proporzionato all'intensità del transito stesso, scompariva al cessare di questo, e veniva sostituito dall'usura longitudinale quando, tornando le condizioni normali, la strada era percorsa da veicoli ordinari.

Questa trasformazione del consumo superficiale della sagoma stradale rivelatasi in solcature più o meno profonde trasversali, e che cambia sensibilmente il sistema di manutenzione, è la risultante delle complesse caratteristiche di potenza e resistenza che accompagnano la corsa di un'automobile.

Le usure stradali prodotte da un veicolo ordinario si manifestano lungo la proiezione del mobile, le usure invece prodotte da un autoveicolo in corsa sono esterne al mobile e si proiettano radialmente alla zona da esso occupata.

Un tale fatto, accertato e determinato da lunghe esperienze, si riflette, come si è detto, nel sistema di manutenzione e deve essere tenuto presente nell'assegnare alla via destinata a traffico intenso automobilistico la maggiore competente larghezza di massicciata, sulla sede stradale, onde questa abbia a resistere al descritto fenomeno di usura radiale. A tal concetto si è inspirata la Direzione dei lavori costruendo il circuito che dovrà servire al cimento dinamico dei più potenti mezzi di corsa.

2. — È noto il principio di meccanica detto della diffusione delle forze, per il quale la pressione applicata in un punto d'un solido si diffonde nell'interno del solido stesso secondo un determinato cono che ha per vertice il punto di applicazione.

L'ampiezza del cono di diffusione, l'altezza di penetrazione di questo nella massa, sono funzioni della intensità e direzione della pressione e della natura intima del mezzo attraversato.

Generalmente le pressioni trasmesse alla massa stradale hanno un cono di diffusione a larghissima base e quindi di profondità limitata, motivo per cui le usure provocate dal transito sono, in via normale, di natura superficiale e facilmente reintegrabili.

Quando però il mobile percorrente la strada o per eccesso di caricamento o per bruschi movimenti, trasmette una eccessiva pressione concentrata, il cono di diffusione, restringendo la sua ampiezza, maggiormente si profonda nel corpo stradale dove reca una pressione unitaria superiore al limite di resistenza della intima struttura, e ne nascono, con le incisioni alla superficie, scuotimenti e scomposizioni nella massicciata, generati in massima da componenti orizzontali determinantisi alla base del cono.

Il fenomeno avviene precisamente nei bruschi arresti impressi ad un potente e velocissimo automobile in corsa, specialmente sopra curve stradali a raggio limitato.

La Direzione Tecnica del Circuito di Brescia per impedire il verificarsi di tale danno, rivelatosi anche nel recente Circuito del Gar-

da, ha disposto che la massicciata nella sottostruttura delle curve sia eseguita con nervature resistenti per qualità e peso di massi, disposte a maglie triangolari intese a paralizzare e limitare i brandimenti prodotti da rapidi frenamenti ed improvvisi arresti in un'automobile dotato di grande velocità, e quindi di una rilevante forza viva.

3. — Un mobile, dotato di accelerazione, costretto per impulsi interni a deviare dalla retta per seguire un movimento di regresso sopra una retta concorrente, percorre un raccordo a traiettoria parabolica. La curva è funzione degli elementi meccanici e delle variazioni di accelerazione del mobile, ed è pure funzione dell'angolo formato dalle due rette concorrenti.

L'INNESTO DELLA DEVIAZIONE DI MONTICHIARI AL PONTE SUL CHIESE.

È il caso di un'automobile proveniente in volata sul lungo rettilineo di Montichiari che, oltrepassate le tribune principali, giunta presso il vertice acutissimo della Fascia d'Oro, deve voltare per seguire l'altro rettifilo diretto al crocevia di Ghedi.

L'opera del corridore, intesa a graduare con lente e progressive frenate la velocità dell'automobile, per superare sicuramente il vertice della curva, è coordinata all'andamento geometrico della curva stessa, per cui alla graduale diminuzione di velocità impressa dai freni corrisponde la graduale diminuzione dei raggi di curvatura della traiettoria parabolica dalle tangenti al vertice.

Abbiamo esposto succintamente il fenomeno, senza l'ausilio di una dimostrazione a base di formule, e basti solo accennare il fatto che se il raccordo tra le concorrenti fosse circolare, il mobile che entra nel raccordo stesso nelle condizioni di moto qui indicate, costretto a mantenersi nella zona circolare, non percorre un circolo concentrico, ma tende a seguire una deformata che si avvicina ad un arco parabolico inscritto nella zona circolare medesima.

È spiegato così il perchè la Direzione Tecnica del Circuito consigliava ed attuava la bellissima curva parabolica della Fascia d'Oro che ha lo sviluppo di metri 544,60 con la zona stradale larga metri 10.

4. — La sopraelevazione del bordo esterno sul ciglio interno di una curva stradale percorsa da un'automobile a grande velocità è stato pure uno dei problemi meccanici esaminati dall'Ufficio Tecnico del Comitato. I pareri e le discussioni sorte furono molti, ma nessuna soluzione pratica poteva darsi al problema, appunto per la mancanza di elementi sicuri e precisi relativi alle caratteristiche del mobile.

Se cioè nello studio di una ferrovia è possibile determinare esattamente la sopraelevazione della rotaia esterna in curva per la conoscenza che si ha di ogni elemento costruttivo e meccanico del treno tipo fissato; non è così dello studio di una curva stradale destinata ad una gara di velocità il cui limite massimo costituisce l'incognita da rivelarsi appunto nella tormentosa attesa del cimento nel quale sono lanciati dalle case industriali, col segreto delle loro officine, gli apparecchi congegnati al conseguimento della maggiore velocità.

In queste condizioni l'assegnare al bordo esterno della curva stradale una ipotetica sopraelevazione costituirebbe una improvvida soluzione, perchè irrazionalmente essa darebbe al corridore la sicurezza contro i fenomeni radiali e tangenziali sviluppantesi in curva percorsa ad intensa velocità; essa sarebbe un pericolo per quel congegno presentatosi alla gara maggiormente perfezionatosi alla velocità, rivelatosi nuovo e possente fra le conquiste industriali.

Alla grande arcata della Fascia d'Oro, costruita a raggi variabili, secondo una funzio-

IL MATERIALE APPRESTATO ALLE MACCHINE PER LA CILINDRATURA.

ne parabolica, dalle tangenti al vertice, specialmente perchè inscritta in un acuto angolo fra le rette concorrenti del Circuito, non poteva quindi assegnarsi una determinata sopraelevazione, con lo stimolo che al pubblico fosse conservata oltre il rettifilo l'assetata sensazione della volata, che appunto sarebbe stata più lunga e più emozionante se estesa al percorso in curva.

Ma d'altra parte alla sezione trasversale del corpo stradale della curva stessa non poteva essere attribuito il consueto profilo convesso. Il dispositivo avrebbe creato un altro pericolo per quel corridore che, raggiunta la curva, contando anche sulla propria abilità individuale, volesse sorpassare un concorrente. In queste condizioni egli sarebbe costretto di tenere la zona esterna della curva, neutralizzata da una inclinazione contraria ed avversa, soggetta maggiormente ai fenomeni radiali e tangenziali della corsa.

Bisognava adunque dare al profilo trasversale della curva della Fascia d'Oro quel tanto di sopraelevazione graduale, dalle tangenti al vertice, che, senza avere la pretesa di un perfetto e sicuro presidio alle velocità fantastiche, potesse permettere anche nella zona curvilinea prudenti gare di superamento, e la manifestazione del valore personale dei concorrenti.

Ecco il perchè di una moderata sopraelevazione alla curva di Fascia d'Oro e la conseguente disposizione a superficie rigata della sua zona di corsa.

5. — Autorevoli competenti in materia di automobilismo non hanno nascosto la loro meraviglia per l'andamento topografico del Circuito di Brescia, e per gli apprestamenti stradali che ne trasformarono la fisionomia rudimentale. Si è anche giustamente osservato che se le caratteristiche stesse di questo grandioso Circuito sono tali da permettere sul cimento la manifestazione di velocità fantastiche, il Circuito stesso sarebbe privo di quegli ostacoli che offrono al corridore la possibilità di rivelare e far valere nella corsa la propria valentia personale.

È noto, specialmente nel mondo sportivo, il fenomeno complesso, rapido, sorprendente che avviene in un'automobile da corsa, guidata da valente pilota, raggiungente in volata una curva a piccolo raggio. Arresto momentaneo del motore, funzionamento rapido, potente del freno, manovra di sterzo sono tre azioni intimamente collegate, alle quali immediatamente deve seguire lo svincolo dei freni. L'energia cinetica accumulata nella massa di tutto il congegno si trasforma in forza propulsiva applicata alle ruote posteriori, spingente il mobile a motore spento e per qualche tempo nella direzione prescritta e voluta dal corridore.

Abbiamo detto che del fenomeno rapido complesso si avvantaggia sempre l'abilità personale del corridore, mentre esso è pericoloso a chi, ancora inesperto agli effetti dinamici di esso, volesse ricorrere alla difficile manovra.

L'Automobile Club di Milano raccomandava l'istituzione di un ostacolo del genere, vi si prestavano i lati stradali concorrenti ad angolo retto al crociale di Ghedi, dove l'Ufficio Tecnico speciale provvide ad uno stretto raccordo circolare.

⁂

L'esposizione di questa ultima parte della rassegna sul Circuito di Brescia indica la ragione meccanica delle principali strutture che compongono la vasta pista, e dimostrano l'intendimento negli organizzatori di risolvere razionalmente i problemi che si connettono alle prossime importanti gare.

LA CURVA CHE PRECEDE IL RETTIFILO DI VOLATA.

È la prima volta che un Circuito viene preparato con tale potenza ed estensione di mezzi, con apprestamenti stradali coraggiosi e cospicui affidati ad una lunga esperienza ed all'appoggio di problemi costruttivi meccanici che si presentano alla convalidazione della prova.

Brescia, nell'attesa della grande gara internazionale e della vittoria dell'Industria Italiana, affida al cimento decisivo del settembre 1921 la definitiva risoluzione della meccanica stradale dei circuiti.

Ing. VITTORIO CINQUE
Ingegnere Capo della Provincia di Brescia.

LE FUNZIONI DI UNA GRANDE COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE

" LINERS ,, NEL PORTO DI GENOVA.

II. - LA LINEA.

La influenza nazionale ed internazionale della nave, alla quale abbiamo accennato nel precedente articolo (1), è grandemente accresciuta da un servizio regolare, con partenze periodiche, servizio che si chiama tecnicamente la linea.

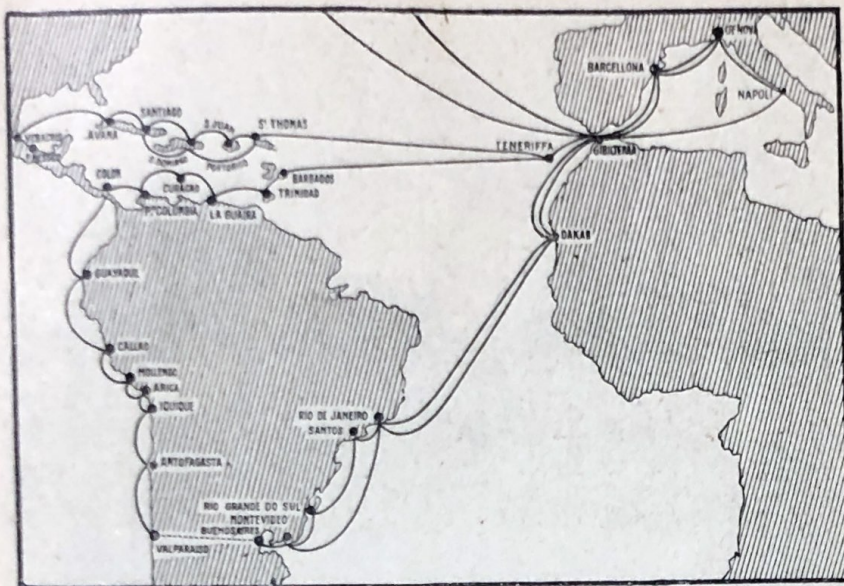
Una linea impiega più vapori, generalmente dello stesso tipo, ed interessa più porti o scali prestabiliti. La linea è una grande affermazione del commercio marittimo moderno. Non si tratta più di una nave gestita da un armatore e amministrata dal capitano, raminga nei mari in cerca di traffico: anche oggi tale nave, il « tramp », esiste, per quanto anch'esso abbia visto resa assai più complessa la sua vita commerciale. Ma la grande marina commerciale odierna si rivela spiccatamente colle linee, che dànno un ritmo regolare e periodico al trasporto di persone e di cose.

(1) V. il numero di giugno, pag. 645.

La linea ha creato il « liner » specializzato ai bisogni della linea stessa, ed alle esigenze della clientela relativa. Essa ha creato la necessità di una vasta e complessa organizzazione, di servizi molteplici sussidiari, di perfezionamenti portuari, di rifornimenti rapidi e sicuri.

Le linee sono da carico, miste, postali, celeri: esse hanno comune la caratteristica della regolarità e della periodicità. Ma la linea da carico è servita da vapori esclusivamente da carico, dai cargo boats, i più moderni di questi, di elevato tonnellaggio, a più ponti per permettere un'adeguata distribuzione dei carichi, con mezzi di sollevamento rapidi e potenti, fanno dai 10 ai 12 nodi all'ora, velocità anni sono riservata ai soli vapori da passeggeri. Molti di essi hanno doppia elica, per maggiore facilità di manovra e per maggiore sicurezza della nave: hanno importanti impianti frigoriferi, locali a temperatura costante e bene aerati, locali di sicurezza per merci preziose, ecc. I carichi affidati al liner da carico moderno sono così al sicuro da ogni danneggiamento, la loro resa è fatta in base ad itinerari fissi, le contrattazioni quindi sono molto facilitate.

MERCI IN DEPOSITO IN ATTESA DEL " LINER ,,.

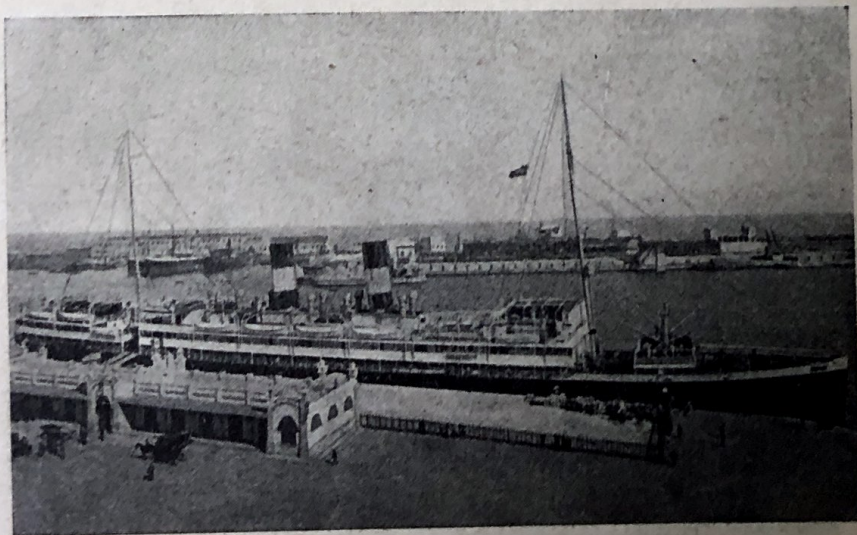
Le assicurazioni gravano sempre meno su tali trasporti che rappresentano rischi ridotti al minimo: le banche dànno ad essi tutta

LE GRANDI LINEE CHE COLLEGANO I CONTINENTI IN TUTTI I SENSI.

la loro assistenza: la regolarità del servizio principale permette che altri servizi secondari si stabiliscano al suo fianco, le ramificazioni facendosi sempre più complesse con forte economia di mezzi.

Se questi sono i grandi benefici delle linee da carico, molti altri più importanti ancora derivano dalle grandi linee da passeggeri e postali che collegano i continenti in tutti i sensi. Le ferrovie, certo hanno grandemente contribuito allo sviluppo delle comunicazioni moderne. Ma l'uomo ha l'abito di vivere sulla terra: fin dove è la terra all'uomo è facile comunicare con mezzi più o meno naturali. Sulla vasta distesa delle acque invece le comunicazioni per l'uomo sono estremamente ardue. La difficoltà è ora completamente risolta colle grandi linee marittime.

Si va al porto colla stessa tranquillità colla quale si va alla stazione ferroviaria, si sale sul piroscafo poco prima dell'ora fissata per la partenza, sul piroscafo si trovano comodi e diletti come si è abituati ad averli a terra. Regolarmente il piroscafo compie il suo viaggio secondo un piano prefissato tenendosi in quasi continui rapporti colla terra che lascia e con quella che sta per raggiungere. Con precisione quasi materatica, il liner da passeggeri tocca le varie stazioni già annunciate fino a che arriva alla sua ultima destinazione attesovi naturalmente: allora si scende dal piroscafo, e poco dopo si è all'albergo, a casa, nella città desiderata, avendo quasi senza avvedersene attraversato vastissimi oceani, agitati dagli elementi.

La linea è la base della grande Società di Navigazione; vi possono essere Società di Navigazione che vivono sul tramp, sul vapore che ricerca il traffico ove lo può trovare: ma la grande Società di Navigazione vive eminentemente sulla linea e sui liners, sia da carico che da passeggeri. Essa quindi deve dare alle sue linee ed ai suoi liners una base sicura di traffico, deve imparare a conoscere profondamente tutte le risorse che si possono ricavare dalle une e dagli altri, penetrare il più possibile nei territori circondanti i porti serviti per aumentare maggiormente i rapporti e le possibilità di traffico, fare largamente conoscere i suoi servizi e la sua organizzazione, competere validamente colla concorrenza, rendere insomma le sue linee e i suoi liner un elemento di vita quasi necessario nei grandi rapporti internazionali.

Ecco dunque un vasto programma, nei cui particolari stiamo per entrare.

UNA GRANDE STAZIONE MARITTIMA.
(IL PIROSCAFO "PRINCIPESSA MAFALDA„ NEL PORTO DI BARCELLONA).

III. - L'ORGANIZZAZIONE.

IL RIFORNIMENTO DEI PROPRI DEPOSITI CON MEZZI ADEGUATI.
IL PIROSCAFO CARBONIERA "MILAZZO" CON ELEVATORI MENADA: PORTATA TONN. 14.000, SCARICO COMPLETO IN 36 ORE.

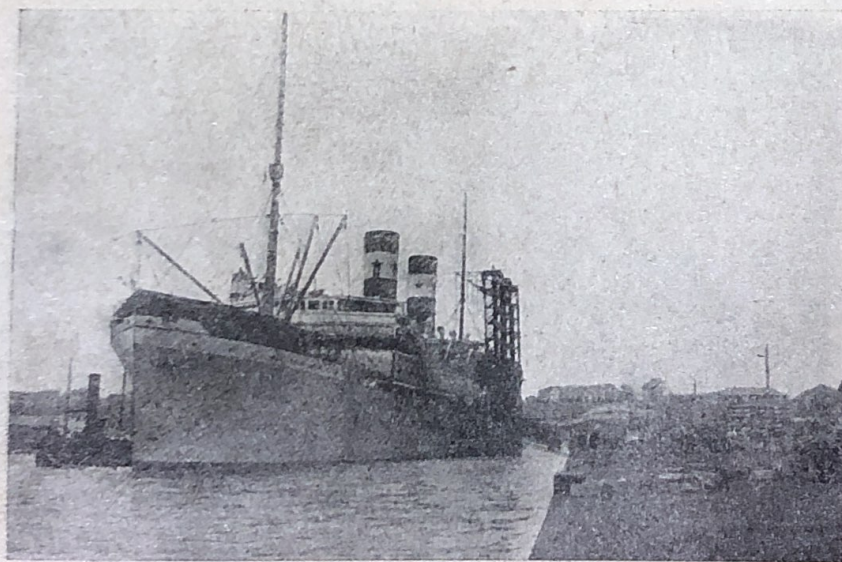
L'organizzazione di una grande Società di Navigazione ha diversi aspetti: essa tende da un punto di vista a dare a tale Società sufficiente autonomia o libertà di azione e regolarità nei suoi più importanti servizi; da un altro punto di vista essa tende a mettere a disposizione della Società organi produttori ed informatori nel modo più efficiente; da un terzo punto di vista mira ad ingranare la vita economica della Società con quella di altri importanti organismi, che hanno attinenza coi suoi traffici e con quelli dei paesi che interessano direttamente la Società stessa.

Non si può naturalmente accennare a questi vari lati della organizzazione di una grande Società di Navigazione con un sicuro e netto criterio di distinzione di essi: pure ci intratterremo di essi separatamente seguendo una certa elasticità di criterio nella classifica, sempre colla mira di dare un quadro il più completo possibile di tale complessa organizzazione.

Sotto il primo punto di vista, e cioè quello della regolarità e della autonomia, l'organizzazione di una grande Società di Navigazione deve preoccuparsi specialmente:

del rifornimento del combustibile per le navi adibite alle sue linee, dei servizi portuari (accosti, servizi di imbarco e sbarco, rimorchi, ecc.), del rifornimento degli approvvigionamenti vari, sia per il vettovagliamento, sia per il corredo;

delle riparazioni, modifiche, trasformazioni necessarie alle navi ed eventualmente costruzione delle navi stesse, loro macchinari e loro accessori.

Il combustibile ha tale importanza nell'industria marittima, che esso deve essere considerato un fattore decisivo del suo sviluppo. La marina inglese deve il suo primato appunto al controllo che per tanto tempo l'Inghilterra ebbe sulla produzione del carbone e sul rifornimento di questo in tutto il mondo. Fino a che la forza motrice era solo quella del vento, la marina inglese fu assolutamente secondaria di fronte alle altre marine, l'italiana compresa, che per la qualità e l'audacia dei loro capitani ed equipaggi meglio avevano saputo utilizzare la forza naturale. Il carbone ha dato il primato ma-

LA CREAZIONE DI PROPRI DEPOSITI DI CARBONE.
IL GRANDE DEPOSITO DI BUENOS AIRES DELLA N. G. I.: POTENZIALITÀ 12,000 TONN.

LA SISTEMAZIONE DEI DEPOSITI.
PARCO GALLEGGIANTE DEL DEPOSITO DI BUENOS AIRES DELLA N. G. I.: UN GRANDE PONTONE, OTTO CHIATTE TIPO MENADA E TRE RIMORCHIATORI.

rittimo all'Inghilterra: l'America del Nord ed il Giappone, coi loro vasti giacimenti carboniferi, ora intensamente sfruttati, sono diventati formidabili concorrenti dell'Inghilterra in questo campo.

La lotta si è fatta vasta e tenace anche per conseguire il controllo della più moderna forza motrice data dall'utilizzazione degli oli minerali. L'America del Nord ha nelle sue viscere abbondanti giacimenti oleari: la Inghilterra invece approfitta della sua egemonia coloniale per sfruttare come monopolista i grandi giacimenti dei paesi più o meno direttamente sotto il suo dominio. Entrambi i paesi, a mezzo di vaste organizzazioni finanziarie tendono ad assicurarsi anche il controllo della produzione olearia che politicamente non potrebbero monopolizzare.

L'Italia non ha che una piccola produzione di carboni e di oli minerali. Essa quindi non può sperare di dare alla sua marina tutta l'autonomia desiderabile.

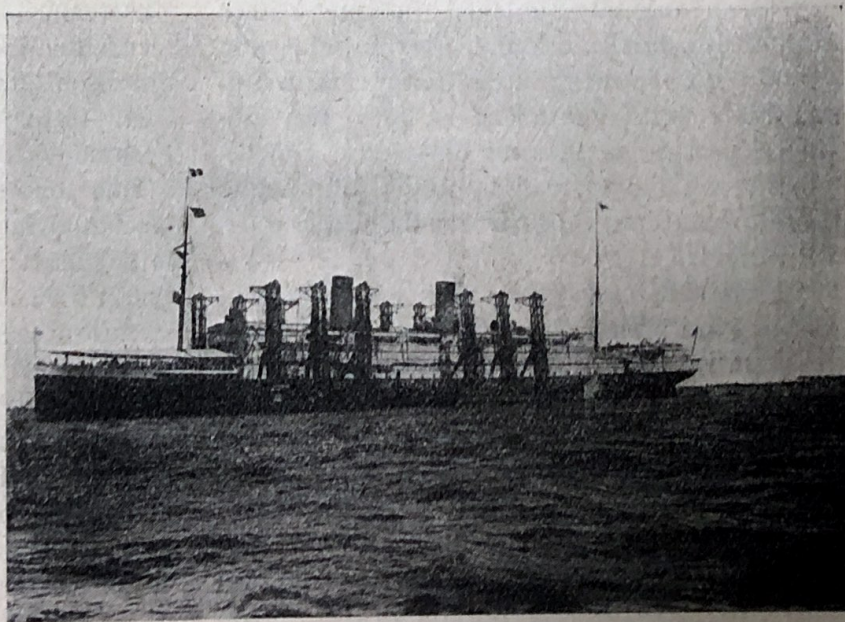
Ma una grande organizzazione marittima deve tendere ad avvicinarsi, per quanto possibile, a tale autonomia, approfittando delle grandi competizioni internazionali, e mettendo in opera un largo spirito d'iniziativa.

La creazione quindi di propri depositi di carbone nei porti principali ove tale organizzazione è interessata, il rifornimento diretto di tali depositi con mezzi propri adeguati, la sistemazione dei depositi stessi con apparecchi di larga efficienza, sono tutte tappe efficaci per raggiungere lo scopo; non resta quindi che l'acquisto del carbone, che naturalmente deve farsi all'estero.

Ma non è detto che una grande Compagnia di Navigazione non possa anche acquistare miniere, in modo che la dipendenza da altri per questo essenziale elemento di vita della marina si limiti alla nazionalità estera del luogo di produzione.

Se l'Italia potrà risolvere anche questo punto, ed avere sotto la sua dipendenza politica miniere carbonifere o di nafta di sufficiente resa per la sua industria marinara, questa potrebbe molto sperare di ritornare a contendere il primato mondiale che già secoli or sono seppe così bene tenere.

(Continua)

G. CONTESSO.

IL PIROSCAFO "PRINCIPESSA MAFALDA" IMBARCA REGOLARMENTE DA PARECCHI ANNI A DAKAR 1000 TONN. DI CARBONE IN 4 ORE.

LA CHIUSURA DEI CORSI DELLA SCUOLA ALBERGHIERA E TURISTICA

NUOVE VISIONI PER IL RINNOVAMENTO TURISTICO NEL NOSTRO PAESE

Ecosì anche questa nuova prova di organizzazione didattico-turista, che soltanto sei mesi fa sembrava far parte di un programma ideologico è superata e con risultati che hanno superato l'aspettativa. Gli allievi della scuola per segretari di alberghi e per addetti ad agenzie di viaggi e di turismo, hanno dato prova, specie negli ultimi tempi di scuola, di un entusiasmo e di una volontà poco comuni negli studenti. E dire che proprio negli ultimi tempi gli insegnanti hanno dovuto intensificare le loro lezioni e che proprio negli ultimi tempi si è tenuto il maggior numero di conferenze per l'insegnamento complementare! Vi sono stati dei giorni nei quali i giovani si sono trattenuti a scuola dalle 10 del mattino alle 10 di sera, salvo due brevi interruzioni di meno di un'ora ciascuna per colazione e per cena.

Bisognava assolutamente espletare tutto il programma, che regolarmente avrebbe dovuto svolgersi in almeno sei mesi. Invece erano stati meno di quattro senza contare la interruzione del periodo elettorale. Questo po' di affastellamento di insegnamenti, che avrebbe spaventato qualsiasi studente, è stato sopportato benissimo dai giovani che non erano però neppure più degli studentelli. Immaginate tutta gente che ha fatto tre, cinque e persino sette anni di guerra, con diplomi, con lauree, con famiglia. L'impegno è stato mantenuto da parte della scuola e degli allievi.

In una settimana gli esami sono stati espletati: esami scritti ed orali sulle materie professionali e sulle lingue, esami orali soltanto nelle materie complementari: complessivamente ogni allievo ha dovuto passare per la trafila di quattro esami scritti. Due esami scritti riflettevano le materie professionali: *tecnica alberghiera, contabilità e cambio* per gli allievi del corso di segretari di albergo; *trasporti e comunicazioni, contabilità e cambio* per gli allievi del corso di addetti ad agenzie di viaggio e di turismo.

Per la novità e perchè si possa giudicare anche della importanza delle prove, crediamo indicare i temi che sono stati dati.

Così per il corso alberghiero sono stati dettati i seguenti due temi, da svolgersi a scelta del candidato:

1º tema. — Indicate quali siano i diversi servizi in cui si divide l'albergo, quali siano le persone adibite ai servizi stessi e le loro attribuzioni.

2º tema. — Cantina, locali, norme per la conservazione dei vini dopo il loro arrivo, imbottigliamento, formazione della carta dei vini, notizie generali sulla produzione dei vini francesi e sulla fabbricazione degli champagnes.

Per il corso di addetti ad agenzie di viaggio, sono stati dettati, con lo stesso criterio, i seguenti due temi:

1º tema. — Breve premessa sui sistemi di tariffe viaggiatori delle ferrovie europee. Parlate poi del sistema tariffario italiano, mettendo in speciale rilievo l'applicazione in esso fatta della differenzialità. Accennate in ultimo alle tariffe e ai tipi di biglietto di maggiore interesse per i turisti.

2º tema. — Principali linee ferroviarie internazionali dell'Europa, con particolare riguardo a quelle che interessano l'Italia.

Ha fatto seguito, come già accennammo, l'esame scritto di contabilità e cambio.

Due sono stati gli esami scritti di lingue, lasciando facoltà agli allievi di scegliere fra le seguenti: francese, inglese, tedesco, spagnolo e russo. Qualcuno degli allievi ha sostenuto una prova in più, qualcuno anche ha dimostrato di conoscere il greco e il turco...

Generalmente gli allievi hanno corrisposto bene per le materie professionali. Non si sarebbe sinceri affermando che la stessa prova abbiano dato nelle lingue moderne. La conoscenza di una lingua non si consegue, è chiaro, che soltanto con una pratica di anni: indubbiamente breve ed insufficiente è stato per vari allievi, il periodo di quattro mesi di scuola, quantunque già all'atto di ammissio-

ne di corsi alla scuola si fosse chiesto una certa conoscenza di almeno due lingue.

Il consiglio dei professori è stato rigoroso a questo riguardo, scartando in modo definitivo coloro che, anche avendo dato buona prova negli esami professionali, ne avevano data insufficiente nelle lingue. In ogni caso poi il punto indicato nel certificato corrisponderà al grado di conoscenza dell'allievo, in modo che sarà facile a chiunque giudicarne. Del resto tutti i diplomati presentano una preparazione anche nelle lingue da far sperare che in un breve tirocinio pratico potranno riuscire ottimamente: occorre tener conto che l'insegnamento delle lingue era giornaliero ed intensivo. Non pochi hanno poi una conoscenza perfetta delle lingue stesse, sì da poter essere utilizzati subito per qualsiasi albergo od agenzia, anche in paese estero.

I migliori degli allievi hanno dato prova di una solida cultura e di una preparazione di cui è veramente da compiacersi.

Non possiamo prevedere sino a qual punto arriveranno nella carriera ciò dipendendo da molte circostanze: è certo però che in tutto l'andamento dei corsi, ma soprattutto nella preparazione finale e nelle prove alcuni fra i giovani hanno dimostrato una facoltà organizzatrice, che si è poi riaffermata nel periodo di pratica che stanno facendo.

***

Questo primo tentativo, felicemente riuscito, apre l'adito ad un programma più vasto da svolgere.

Ieri abbiamo pensato ai combattenti, vi penseremo ancora, ma, come diceva con arguto spirito l'ideatore dei corsi, bisognerà poi anche pensare ai... figli dei combattenti, e, aggiungiamo noi, ai fratelli più giovani dei combattenti.

Esistono in Italia scuole commerciali maschili e femminili, ottimamente organizzate. Perchè non si potrebbe presso qualcuna di queste scuole istituire corsi accessori, da frequentarsi dagli allievi a corsi ultimati, o anche durante i corsi stessi, corsi speciali comprendenti soltanto gli insegnamenti strettamente tecnici dell'industria alberghiera e dell'industria turistica?

Certo non è impresa facile trovare gli insegnanti adatti e neppure lo è quella di fornire il materiale didattico adatto; ma non è da spaventarsi: un po' di buona volontà da parte dei direttori e da parte del ministero per coadiuvare l'impresa, e l'Enit avvincerà con programmi fatti, insegnanti e materiale didattico.

Noi dobbiamo diffondere l'insegnamento alberghiero e turistico e ciò anche senza avere lo scopo esclusivo di formare dei direttori di grandi agenzie e di grandi alberghi. Sarà questo un mezzo magnifico per lo svolgimento di quel programma di rinnovamento, che da tempo perseguiamo nelle pagine di questa *Rivista*. Abbiamo parlato tanto contro gli alberghi sudici e privi di *comfort* di certe regioni!

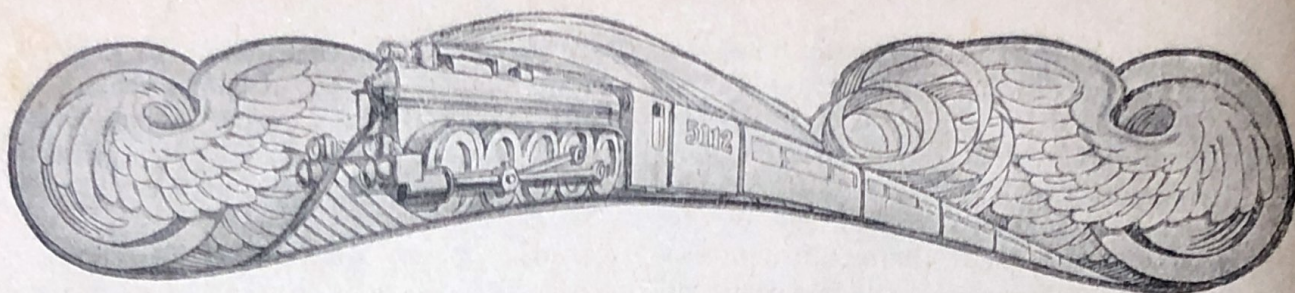
Perchè non ci è possibile riorganizzare per via di scuole, di insegnamento, ciò che gli svizzeri hanno saputo così mirabilmente organizzare nel loro paese? Noi non vogliamo più che il forestiero venendo tra noi abbia a rimpiangere la comodità del piccolo albergo svizzero sperduto sulla montagna o sulle rive di un laghetto. Pensate voi quale opera è questa per valorizzare il nostro paese, anche in località che ora sono poco o quasi nulla visitate dal forestiero e che tuttavia offrono vive sensazioni di godimento estetico!

Sulle nostre montagne, nelle valli poco conosciute, lungo le rive del nostro mare, nei nostri boschi, nelle cittaduzze di provincia, piccoli alberghi comodi e puliti... Raggiungeremo anche questo!

L'Enit studia il programma, potremmo anche dire che è quasi preparato, potremmo dire che in parte è già per essere varato... ma diremmo troppo e per ora il lettore si contenti di questo e sappia che si lavora tenacemente e con entusiasmo, nella visione di un paese rinnovato dal lato turistico.

E lascieremo che qualche lettore sfiduciato sorrida di fronte alla nostra affermazione che può sembrare spavalderia: noi risolveremo il problema alberghiero e turistico del nostro Paese.

LANDRA.

NOTA - Su 26 allievi del corso alberghiero, 15 hanno conseguito il diploma. Li indichiamo per ordine di merito: Hlaca, Muschietto, Negri, Pizzichelli, Cernaz, Fasola, De Zulian, Cristofari, Ferrara, D'Aintolo, Fiorini, Zama, Lanza, Sansoni, Cammisa. Su 15 allievi del corso per addetti ad agenzia, 11 hanno conseguito il diploma: Pizzonia, Pisoni, Migliorini, Tieri, Rovedotti, Romualdi, Scaminaci, Piana, Ricci, Zampaglia, Toto.

LE MACCHINE E LA GUERRA

È opinione diffusa che la guerra mondiale abbia contribuito al progresso delle macchine e dato, in generale, un impulso allo sviluppo tecnico. Così è avvenuto di tutte le guerre che, esaltando i bisogni, suscitano sempre energie nuove, tendono gl'intelletti alle ricerche ed obbligano ad agire, sorpassando i dubbi da cui è ostacolata ogni intrapresa.

In alcuni campi questi benefici effetti della guerra, che crea forse perchè distrugge (il mondo ha bisogno di equilibrio ad ogni costo) sono immediati e visibili. Così al ricordo della guerra ultima andrà per sempre legato il progresso dei mezzi aerei di trasporto. Come le crociate avevano sviluppato la marina, le guerre napoleoniche le strade, le guerre europee della seconda metà del secolo scorso le ferrovie, la guerra mondiale ha trasformato l'aeroplano da apparecchio sperimentale in mezzo industriale; affermazione che si può fare anche di fronte alle impazienze di coloro che accusano i governi di non essere abbastanza solleciti a creare rotte e servizi aerei. In altri campi il progresso è meno appariscente. Le macchine, la macchina, anzi, è uscita dalla guerra più perfetta? Quel grandioso sforzo che sottrasse il contadino al semplice lavoro della terra per trasformarlo in maestro da fucina o da tornio, che mutò il rozzo fabbro di aratri in artefice di cannoni a calibro perfetto e tolse la massaia alla calza per insegnarle a comporre spolette o riempir cartucce; che educò gli operai alla precisione del decimo di millimetro per la finitura dei proiettili, quello sforzo che traccia ha lasciato?

Oggi è difficile il dirlo. Rotte le file, l'esercito del lavoro umano tenta di ricomporsi tumultuando. La disciplina bellica è finita e non è tornata ancora quella di pace. L'industriale non sa se e quanto deve produrre. I governi sono disorientati. Occorrerà del tempo prima che le file siano ricomposte e si possa fare un inventario degli effetti morali e materiali della guerra.

Si può, tuttavia, gettare uno sguardo di sfuggita, fermando l'attenzione su qualche aspetto solo del grande fenomeno e contentandosi di osservazioni frammentarie e slegate.

Nel campo delle ferrovie, la guerra non ha lasciato orma di progresso che sia fin d'ora visibile. Forse su di esse agirà più la crisi post-bellica, che obbligherà a semplificare l'esercizio per compensare il rincaro del lavoro umano. Le ferrovie erano già un organismo formato, perfezionato; perfettibile ancora, ma solo per effetto di uno sforzo ordinato e costante. Anzi, a volersi fermare alla prima impressione, bisognerebbe dire che le ferrovie hanno subìto colla guerra una perdita grave: la loro organizzazione si è indebolita e si sa che nelle ferrovie più che la perfezione delle macchine vale quella dell'organizzazione. Una locomotiva percorre 30.000 chilometri in un anno, cioè poco più di 80 chilometri al giorno: in media lavora, si può dire, un'ora e mezza sulle ventiquattro. Che vale di più: introdurre nuove macchine che consumino meno carbone per cavallo-ora, oppure far sì che macchine meno perfette lavorino il doppio di quanto oggi lavorano?

La decadenza dell'organizzazione è, forse, un effetto transitorio. La crisi post-bellica assai probabilmente ci porterà ad una organizzazione più perfetta di quella preesistente alla guerra. Permanendo l'alto costo dei combustibili, troveremo mezzo di consumarne di meno; persistendo l'alto costo delle locomotive troveremo la via per impiegarle più intensamente. Avremo insieme un perfeziona-

mento della macchina ed un perfezionamento delle norme che ne regolano l'impiego.

***

Il progresso tecnico non va mai considerato a sè stante. Non esiste un progresso tecnico che non sia allo stesso tempo progresso economico. Si dice che una macchina è più perfetta di un'altra se si mostra capace di trasformare energia con minori perdite.

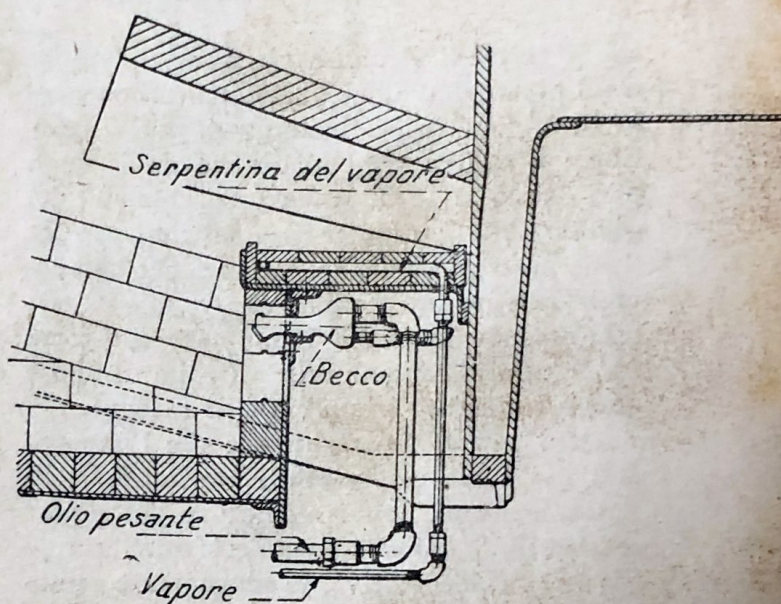
L'umanità dispone di una certa quantità di energie: siano quelle dei combustibili esistenti nelle viscere terrestri o quelle delle acque cadenti dai monti, quelle dei venti o quelle delle maree. La civiltà ci ha insegnato ad appropriarci di quasi tutte queste energie, ma il mondo fisico è così costituito che nella utilizzazione parte dell'energia si disperde. La potenza di un fiume montano giunge dimezzata alla città che se ne serve per mettere in moto le sue macchine o illuminarsi e riscaldarsi; il calore dei combustibili nella migliore delle ipotesi è sfruttato dalle macchine solo in ragione del quindici per cento, talora per molto meno.

Ma l'esperienza ha dimostrato che queste perdite sono riducibili, che il rendimento si può accrescere e il progresso delle macchine sta appunto nell'aumento del loro rendimento. Il successo della turbina a vapore rispetto all'antica macchina di Watt si spiega col fatto ch'essa consuma, a parità di lavoro prodotto, meno carbone; il motore Diesel è subito entrato nell'uso perchè sfrutta meglio dei motori preesistenti il potere calorifico dei combustibili liquidi; il motore a scoppio deve anch'esso la sua fortuna ad una ragione di rendimento perchè, se consuma combustibile più degli altri, è però più leggero ed in tutti gli usi di trasporto il peso del motore è un elemento importante del rendimento.

Sicchè possiam dire che il progresso si compendia in questa ricerca affannosa di una economia nelle perdite. È impossibile ridurre le perdite a zero: aver la luce fredda o il fuoco senza fiamma o le pareti che rifiutino il calore o le macchine senza attrito; ma vi è ancora un larghissimo margine alla conquista della forza. L'intelletto umano può ancora contare molte altre vittorie.

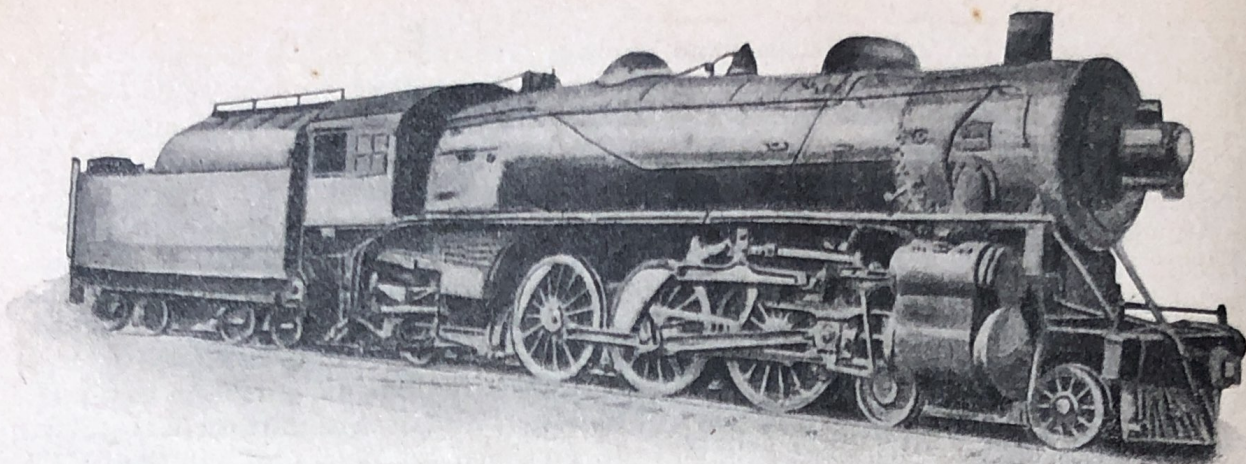
La locomotiva aveva già progredito prima della guerra al punto che le sue perdite si erano forse ridotte a metà; ma la crisi dei combustibili doveva spingere a nuove ricerche. Vediamole, per dare un esempio insieme di questa tendenza che è di ogni tempo e delle reazioni che la guerra ha avuto sulle forme e sulla vita di questa grande macchina.

***

La locomotiva, nata in Inghilterra, si può dire costruita per consumare il carbone inglese: ad ogni altra qualità di combustibile poco si adatta. I paesi ricchi di petrolio avevano tentato con un certo successo l'impiego del combustibile liquido, impiego che, però, non si era diffuso negli altri paesi. In Russia, in Romania, nel Messico ed agli Stati Uniti di America, le locomotive nei cui fornelli si brucia l'olio pesante sono da tempo diffuse; in

FOCOLARE DI LOCOMOTIVA ALIMENTATA AD OLIO PESANTE.

altri paesi erano state fatte molte prove, rimaste, però, senza seguito.

La guerra ha suscitato nuovo interesse intorno al problema dell'impiego sulle locomotive dei combustibili liquidi il cui uso ad altri scopi è, durante la guerra stessa, fortemente cresciuto.

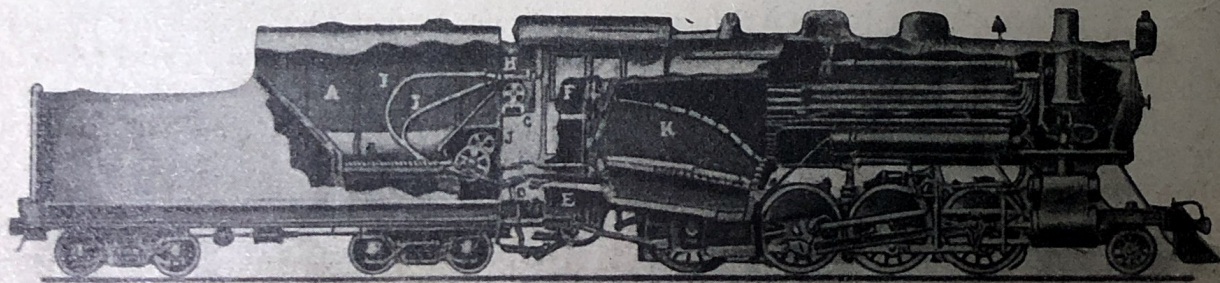
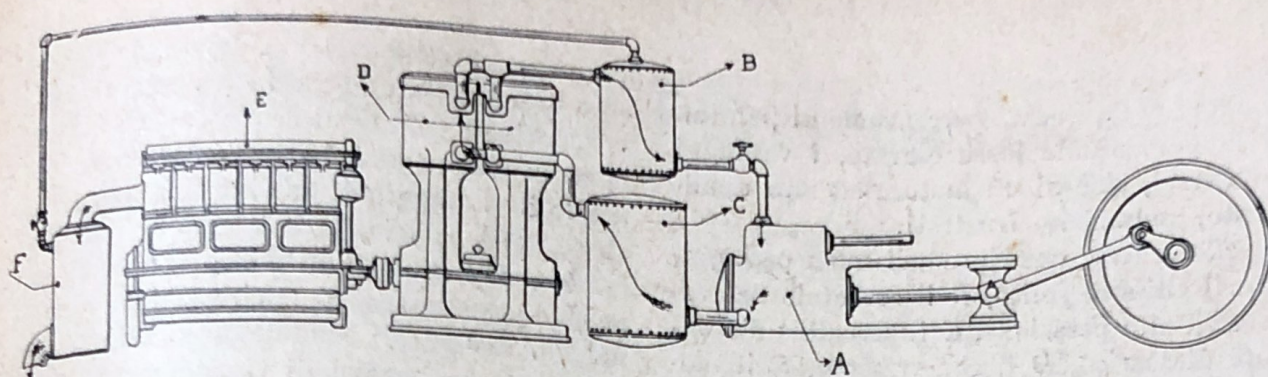
Le locomotive alimentate con petrolio grezzo presentano non pochi vantaggi: possibilità di accensione e spegnimento del fuoco in modo istantaneo, assenza di fumo, minor peso del combustibile da trasportare e facilità di carico, soppressione del lavoro materiale imposto al fuochista, eliminazione della cenere e delle scorie, ecc. Ma tutto questo non avrebbe che una importanza relativa: ciò che importa è che la utilizzazione delle calorie disponibili nell'olio sia più completa di quella delle calorie esistenti nel carbone. Pare che

GRANDE LOCOMOTIVA AMERICANA ALIMENTATA A CARBONE IN POLVERE.

ciò si verifichi al punto che se la differenza fra il prezzo dell'olio e quello del carbone fosse in ragione della differenza di potere calorifico, si realizzerebbe una economia di spesa pari dal 20 al 25 %. Il successo, dunque, del combustibile liquido si basa sul rapporto fra il suo prezzo e quello del carbone, che non dovrebbe essere superiore ad una volta e mezza, tale essendo in media il rapporto che corre fra le calorie contenute in un chilo di olio e quelle contenute in un chilo di carbone.

Altro punto importante era che l'impiego dell'olio come combustibile si adattasse all'attuale forma delle caldaie: se per mutar combustibile si fosse dovuto costruire un tipo apposito di locomotiva, la convenienza sarebbe venuta meno.

La figura riprodotta a pag. 973 mostra i particolari dell'esperimento fatto sulle ferrovie francesi della Paris-Lyon-Méditerranée.

Al focolare della locomotiva è stato applicato un rivestimento refrattario che sostituisce la griglia e protegge le pareti esposte all'azione diretta della fiamma. I mattoni hanno contemporaneamente per effetto, quando sono portati al rosso, di regolarizzare la combustione e facilitare l'infiammazione dell'olio. L'aria necessaria alla combustione penetra nel focolare per un orifizio rettangolare di centimetri venticinque per quaranta, praticato nel muretto anteriore. In questo orifizio entra il becco, che è diviso in due condotti a sezione piatta: nel condotto superiore va l'olio, nell' inferiore si fa passare del vapore. L'olio pesante si riscalda al contatto della lastra che lo separa dal vapore ed esce in avanti a ventaglio; in questo momento è attraversato dal getto di vapore che lo polverizza e lo invia nel focolare. Basta accendere questo getto per ottenere la combustione.

La messa in pressione della macchina richiede, come si è visto, l'esistenza del vapore che si deve prendere da una sorgente ausiliaria; ma si può fare anche mediante l'aria compressa. Quando, per caso di forza maggiore, si è nella necessità di procedere all'accensione di una macchina fredda, senza poter ricorrere ad una sorgente ausiliaria di vapore od all'aria compressa, si fa un fuoco di legna nel focolare fino ad ottenere quella piccola pressione di vapore che è necessaria a far funzionare l'apparecchio ad olio.

SPACCATO DI UNA LOCOMOTIVA CON APPARECCHIO PER L'USO DEL CARBONE IN POLVERE.

SCHEMA DELLA LOCOMOTIVA CRISTIANI.

Dopo il combustibile liquido, il carbone polverizzato. I combustibili poveri rendono assai di più — avrebbe dimostrato l'esperienza — se impiegati in polvere.

Lo studio dell'impiego del carbone polverizzato è stato fatto nei paesi più ricchi di carbone: l'Inghilterra e gli Stati Uniti d'America; nè il fatto deve sorprendere giacchè la polverizzazione del carbone non serve soltanto a migliorare il rendimento della combustione, ma anche a ridurre la mano d'opera, giacchè la polvere di carbone è introdotta meccanicamente nei forni ed elimina quindi l'opera del fuochista, che diventa sempre più estenuante a misura che cresce la mole delle locomotive.

Tutti i carboni si prestano alla polverizzazione, specialmente quelli di qualità inferiore, come la lignite e la torba. Il carbone polverizzato che venga in proporzione conveniente mescolato all'aria è praticamente trasformato in un gas combustibile. Da notarsi ch'esso presenta pericolo di esplosione e perciò va immagazzinato in recipienti chiusi, mantenuti a temperatura di sessanta gradi.

La nostra terza figura indica la disposizione adottata su una locomotiva inglese.

Il carbone polverizzato contenuto nel tender cade su un distributore a coclea che lo inoltra verso un mescolatore d'aria alimentato da un ventilatore. L'aria è regolabile e la miscela dà una fiamma che brucia a milleseicento gradi. Il fornello è, come nel caso del petrolio, rivestito da materiale refrattario.

***

Un concetto nuovo, sempre però ispirato alle considerazioni generali che abbiamo esposto innanzi, ha fatto sorgere l'idea della locomotiva Cristiani.

Il motore Diesel non si presta per l'applicazione diretta alle locomotive perchè non si avvia spontaneamente. Non è mancato lo studio di ingegnosi espedienti per superare la difficoltà, ma i risultati pratici pare non sieno stati soddisfacenti perchè le locomotive Diesel non sono a tutt'oggi uscite dal campo delle prove. Era d'altra parte interessante utilizzare per i trasporti un motore termico che fra tutti presenta il più alto rendimento. Un italiano, il Cristiani, che aveva già dato altre eccellenti prove di spirito inventivo, ha pensato ad una combinazione fra il motore Diesel e quello a vapore, che potrebbe dare ottimi risultati tanto dal punto di vista del funzionamento tecnico, che del rendimento. Dico « potrebbe » perchè su novità di questo genere i giudizi preventivi rischiano sempre di fallire, anche se sono accompagnati ed in apparenza giustificati da calcoli profondi e da considerazioni teoriche incontrovertibili. La parola ultima spetta alle prove che saranno fatte fra breve per cura di un Sindacato del quale è *magna pars* una vecchia casa inglese specialista nella costruzione delle locomotive.

Immaginate di installare sul carro di una locomotiva ordinaria un motore Diesel, cioè un motore a combustione interna alimentato ad olio pesante, e di impiegare il motore non a far funzionare la locomotiva, ma a comprimere e rigenerare, cioè a portare ad alta pressione il vapore di scarico dei cilindri comuni. Questo vapore va, dunque, prodotto nella quantità che serve a riempire i cilindri una sol volta e poi a colmare le perdite che si verificano nei mutamenti di stato: basta una calderina riscaldata dagli stessi gas di scarico del motore Diesel, che escono, come si sa, a temperatura molto elevata. La locomotiva non ha una vera caldaia ed è il motore ad olio che la fa marciare. Il vapore serve da organo di trasmissione: fa da cinghia o da ingranaggio, trasmette cioè il moto dall'asse del motore a combustione interna all'asse della locomotiva. Ma si sa che ogni trasmissione assorbe parte del lavoro meccanico che tra-

smette ed il successo della invenzione dipende appunto da questa percentuale di perdita. Se la percentuale fosse elevata, i vantaggi del Diesel, cioè di un motore ad alto rendimento, andrebbero frustrati.

Nello schema che riproduciamo a pag. 975, *A* è il cilindro solito, *B* il serbatoio del vapore ad alta pressione, *C* il serbatoio del vapore di scarico, *D* il compressore, *E* il motore Diesel, *F* la calderina. Questa produce il primo vapore occorrente, il compressore rigenera il vapore che gli giunge da *C*, il motore Diesel fa agire il compressore.

***

Ed ecco un'altra invenzione anch'essa italiana ed anch'essa diretta a ridurre l'impiego del combustibile. Si deve all'ingegnere De Micheli e si va applicando su vastissima scala in parecchi paesi europei.

Finora le ferrovie gettavano il fuoco e il vapore ancora esistenti nelle locomotive che tornate da un viaggio dovessero essere spente per passare alla lavatura: un vero sperpero. Si calcola, infatti, che l'acqua calda contenuta in una locomotiva rappresenti ottocentomila calorie, vale a dire l'equivalente di non meno di duecento chili di carbone. Se si dovessero, su una rete vasta come la nostra, spegnere cinquecento locomotive al giorno, ecco quarantamila tonnellate di carbone buttate all'anno!

Il De Micheli fa in modo che il vapore di una locomotiva da spegnere vada in appositi recipienti a pareti coibenti, come le bottiglie « thermos » che conservano quindi il calore. In questi recipienti si trovano delle serpentine in cui circola acqua fredda pulita destinata a riempire le locomotive in partenza. Poichè in un deposito vi son sempre delle locomotive da vuotare ed altre da riempire, ecco che col calore inutile alle prime si scalda l'acqua necessaria alle seconde, guadagnando non solo in calore, ma anche in tempo, perchè le locomotive riempite di acqua calda si accendono in un'ora anzichè in tre e infine ottenendo il vantaggio di una migliore conservazione delle caldaie, le cui lamiere non vengono mai a contatto di acqua fredda. È superfluo aggiungere che la circolazione forzata nei due sistemi di conduttura si ottiene con pompe e che l'acqua di riscaldamento deve essere tenuta separata da quella di alimentazione perchè altrimenti comunicherebbe a quest'ultima i depositi accumulatisi nell'ebollizione.

L'invenzione del De Micheli è modesta, ma ha già superato il periodo di prova, entrando nella pratica comune. Parecchi impianti sono già stati fatti in Depositi Locomotive delle nostre Ferrovie dello Stato.

***

Per accrescere la potenza delle locomotive gli americani hanno creato il *booster* o motore ausiliario. Si abbia una locomotiva a tre assi accoppiati con un carrello anteriore e l'altro posteriore. Il peso sui carrelli è perduto per l'aderenza. Se vogliamo utilizzare almeno il peso gravante sul carrello posteriore possiamo dotarlo di un piccolo motore a vapore da mettere in moto solo quando la macchina deve avviare, cioè quando occorre uno sforzo su quattro anzichè su tre assi. Si ha così uno sforzo maggiore, ma la macchina resta sempre quella che è, cioè a tre assi e quindi adatta a girare nelle strette curve.

Le macchine si alleano alla guerra per distruggere, ma servono specialmente per riedificare. Ben per noi se a questo ultimo scopo le faremo servire così intensamente come hanno servito al primo.

FILIPPO TAJANI.

POLITICA BUONA O POLITICA CATTIVA?

Dire la verità disturba spesso qualcuno; scrivere un articolo in una *Rivista* di grande tiratura e della natura della presente, il quale tocchi della grossa questione dei prezzi negli alberghi e nei ristoranti, non è piacevole per chi pensa, come me, che nella politica alberghiera italiana troppe possono essere le critiche in confronto delle lodi.

Sono ben certo del consenso dei turisti e molti albergatori mi troveranno ragionevole, senza però dirmelo. Però, da altri, raccoglierò anche critiche. Questi pure potranno essere dei taciturni o fors'anco parleranno forte; ma ciò poco importa. E non per minor rispetto delle loro vedute, bensì perchè praticamente una polemica non caverebbe un ragno dal buco: l'opinione pubblica sull'argomento è formata, fondata, ribadita da mille casi d'esperienza personale e nessuna polemica di interessati potrebbe cambiare nè i fatti, nè l'apprezzamento che il pubblico ne fa.

* *

Il Touring, da tempo, ha una rubrica nelle *Vie d'Italia,* « Conti che sembrano cari e abitudini che non paiono giuste », costituita da fatterelli, letti con interesse: ciascuno vi trova più o meno la fotografia di piccole disavventure proprie. Il materiale di questa rubrica affluisce con crescendo continuo ed è di una vivacità significativa.

Non sempre, per verità, il pubblico giudica con sufficiente discernimento gli alberghi e i ristoranti. Spesso eccede nel criticarli e soprattutto non apprezza abbastanza le giuste esigenze delle diverse loro categorie: il prezzo di una camera o di un pranzo in un albergo che abbia un vestibolo sontuoso, sale da fumo, da lettura e da conversazione ben tenute, passatoie di cui non si veda la corda, tappeti senza buchi nelle sale e nelle camere, ascensori ben serviti, posaterie, cristallerie lussuose, biancherie eleganti, pulizia dappertutto, ecc., questo prezzo deve pur comprendere una quota parte equa di tutto ciò e non è quindi paragonabile ai prezzi di quegli altri alberghi che invece di un costoso insieme di lusso ne hanno soltanto la pretesa o la lustra.

Spesso anche chi ci scrive non tien conto che molti alberghi sono di stagione e per questo, o per altri motivi, certe critiche non sono giuste o solo in parte.

Ma noi qui al Touring abbiamo sufficienti dati per sfrondare dalle notizie la parte dovuta talora al « nervoso » o all'incompetenza dei nostri corrispondenti. Ed anche siamo spinti dal sincero desiderio di smussare l'angolosità dei rapporti fra albergatori, ristoratori e turisti, visto che, sorridendo o a denti stretti, gli uni hanno bisogno degli altri in reciprocanza indeclinabile.

D'altra parte la rubrica delle *Vie d'Italia* è solo il campionario di una massa veramente notevole di denuncie — è la parola appropriata — che si accumula ogni giorno: questo piccolo mosaico di aneddoti fa parte di una storia complessa molto voluminosa. Se generalizzare e dire senz'altro che tutti, proprio tutti gli alberghi e i ristoranti sono eccessivamente cari è troppo dire, sembra tuttavia che ciò non sia molto lontano dalla realtà.

Esistono, è vero, alberghi molto cari i quali però lo sono giustamente, chè si chiedono loro servizi necessariamente costosi ed essi li corrispondono realmente. E vi è anche un numero, piccolo purtroppo, di alberghi lussuosi o modesti, di cui, rispetto alla loro categoria, si deve onestamente riconoscere il buon mercato. Ma quando la situazione complessiva ha raggiunto un certo diapason che la voce pubblica depreca, si ha diritto di ragionare su di essa generalizzando, con la sola limitazione dei « casi di eccezione ».

* *

Ogni eccitamento alla moderazione del prezzo di qualsiasi cosa in vendita è, come ben si sa, una predica al deserto.

Gli albergatori e i ristoratori hanno in generale avuto da alcuni anni una posizione di monopolio; essi la sfruttarono e la sfruttano senza mezzi termini; ma questo è perfettamente nell'ordine delle cose. La « legge di ferro » della domanda e dell'offerta, è fondamentale in economia; finora non trovò correttivi e regge inesorabilmente qualunque scambio. Si avrebbe torto di fare un carico speciale agli albergatori e ai ristoratori di conformarsi ai suoi dettami e sarebbe del

tutto vano il tentare di sottrarli ad essa con semplici lusinghe.

Può essere vero che strangolare coi prezzi delle colazioni e dei pranzi e lasciare alla bella stella chi non vuol pagare uno stanzino da bagno 15 o 30 lire, è forse più antipatico, perchè più personale e meno elegante, che il costituire un trust del petrolio, ma, in fondo, — bisogna essere giusti — è la stessa cosa. Chi esercita un commercio qualunque e si senta puro dalla tendenza ad approfittare delle circostanze, getti la prima pietra.

Ma agli albergatori ed ai ristoratori insensibili alle strida dei clienti e che incassano allegramente a più non posso (senza possibilità di ritegni, poichè la loro abilità a girare calmieri e disposizioni di polizia non è minore di quella di qualsiasi altro venditore), si può da queste colonne porre un quesito: fanno essi il loro vero interesse o piuttosto non si preparano un trabocchetto?

È un quesito non sentimentale ma di indole economica e quindi può avere una portata anche entro le fortificazioni alberghiere che in questo momento sembrano inespugnabili. Non è escluso che un suggerimento di moderazione possa trovare appoggio nella visione di un maggior interesse proprio, anche (questo *anche* è caratteristico) se ciò collima coll'interesse del viaggiatore.

Il quesito non è ozioso: non lo è affatto.

***

La politica del caro prezzo generale per gli alberghi e i ristoranti di tutta Italia, oggi imperante (e insisto a ripetere che il caro va inteso sempre in rapporto a ciò che l'albergo e il ristorante dànno) sembra giustificare pronostici sfavorevoli, considerando l'industria alberghiera alla stregua di qualunque altra, cioè nella sua possibile espansione. Troppe cause ostacolano oggi il viaggio, perchè non si pensi che lo sviluppo turistico non debba risentirsi sensibilmente anche del maggior elemento di spesa che è l'albergo. La crisi interna, quella mondiale e le tariffe hanno già ridotti molti consumi, sfollato molti treni; comincia la contrazione anche negli alberghi.

Ma che accadrà l'anno venturo e, poi, più in là?

Quest'anno i grandi alberghi e moltissimi dei minori nelle zone turistiche hanno cominciato chiedendo per l'autunno o i bagni, prezzi d'affezione, ma in progresso di stagione di fronte alla resistenza si son dovuti ricredere e accadde un ribasso quasi generale. Inoltre gran parte dei villeggianti e dei bagnanti hanno accorciato la loro vacanza. Soltanto in questo momento, ad alberghi pieni, ricomincia la caccia al merlo.

In un albergo di riviera di Ponente che conosciamo si contrattarono in principio di stagione pensioni a 45 e 40 lire poi a 35 e 32 e ora di nuovo a 40. Ma i bagnanti si sono comunicate queste oscillazioni, e l'incasso si livella sul minimo o quasi.

Il Lido di Venezia — per citare un caso noto — ha fatto della pubblicità al ribasso, o, per meglio dire, ha pubblicamente controbattuto le voci esatte o no correnti sui suoi altissimi prezzi, avvertendo che invece le sue pensioni (all'epoca s'intende in cui questo avvertimento veniva pubblicato) venivano contate a partire da certi limiti ritenuti, a suo giudizio, ragionevoli tanto da portarli in pubblico a titolo di invito, per contrapposto ai maggiori prezzi che si era detto avesse prima praticati.

Gli alberghi tridentini, invasi l'anno scorso da una inaspettata clientela italiana per effetto della propaganda intensa ad essi fatta in tanti modi (si ricorda qui particolarmente l'effetto della grande gita nazionale del Touring, della *Guida delle Tre Venezie* e della propaganda dell'E.N.I.T.) quest'anno elevarono d'un balzo i loro prezzi in principio di stagione, dal 40 al 70 %. Perchè?

Speravano un incasso molto maggiore: ma le cose non andarono lisce.

Ne è tosto derivata una forma curiosa di orientamento dello slancio della clientela, la quale riteneva anche quest'anno di spuntare lassù le stesse condizioni dell'anno scorso e vi avrebbe certo in questo caso fatto lunga stagione (coefficiente essenziale) colmando ogni albergo, anche più recondito.

Di fronte all'inatteso e grave catenaccio dei prezzi, ognuno che voleva andare lassù, scrisse almeno una dozzina di lettere ad altrettanti albergatori per persuadersi che proprio il mondo alberghiero tridentino era cambiato. Mai quegli alberghi ebbero una corrispondenza così nutrita per arrivare a conclusioni altrettanto denutrite. Perchè una quantità di turisti rinunciò alla vagheggiata villeggiatura, la maggior parte ne ridusse di molto la durata e, si capisce, all'agosto e basta. Il dispetto di vedersi le carte cambiate

in mano di punto in bianco, si aggiunse alla pressione della crisi.

« Umane genti, state contente al quia » volevano dagli albergatori i turisti. Ma no: la disinvoltura della più gran parte di quegli alberghi nel maggio e nel giugno era grande. Essi offrivano la pensione 40-70 per cento più alta, ma « senza impegno ». Senza impegno? E allora è un'offerta per ridere.

Qualche albergatore esigeva perfino una caparra, talora importante e perfino una caparra non da rendere nel primo conto settimanale, ma solo nell'ultimo. Riconosco che, la buona fede essendo al giorno d'oggi provvisoriamente narcotizzata, l'idea non è del tutto malvagia, ma non si usò mai chiedere caparre di questo genere e se commercialmente si comprendono certe precauzioni, la tecnica commerciale insegna in materia forme più delicate, quasi direi artistiche. Per esempio, è molto facile ottenere sicure garanzie morali. Ma chiedere brutalmente dei denari? Uhm!...

Così la freddezza e le tergiversazioni dei clienti hanno provocato dopo qualche mese il ribasso. Ma dopo, cioè quando tanti hanno rinunciato, altri accorciato. Mentre scrivo gli alberghi tridentini sono in gran parte pieni. Ma che perciò? Sono pieni, anzi pienissimi, ma di viaggiatori-meteora. I tridentini dicono amaramente che i tedeschi viaggiano a piedi e gli italiani in automobile. È purtroppo verissimo; però i tridentini hanno fatto del loro meglio perchè chi non fa così, alla lettera, cerchi di avvicinarvisi. E noi sentiremo gli albergatori di lassù lamentare l'influenza cattiva sui loro affari della stagione raccorciata. Non sembra che questa sia politica fruttuosa.

***

Ho toccato nella prima metà di luglio molti luoghi litoranei adriatici di bagni, quasi tutti quelli da Rimini a Porto d'Ascoli. Viaggiavo per la *Guida dell'Italia Centrale* del Touring. Sostavo soltanto qualche ora, abbastanza però per raccogliere le impressioni locali. In generale gli albergatori si lamentavano perchè la stagione si annunciava male: era in ritardo e i preventivi poco promettenti. Ma i privati ed i giornali a loro volta, protestavano contro i prezzi di tutto, eccessivi, in qualche caso favolosi.

Fermatomi una sera a Rimini, in un albergo di second'ordine (di quelli nella città, non alla spiaggia, dove probabilmente sarebbe stato peggio) ho pagato una camera brutta e mal tenuta 24 lire. Qualcuno dirà: si lamenta di gamba sana; a me è toccato nel tal sito di pagarne 30 o magari più. Ma, parlando di camere brutte e in albergo di secondo ordine, io mi limito qui a dire di « caro » con moderazione, senza esplosioni, per non parere anch'io nervoso. Però dico che 24 lire è un prezzo enorme. Tornato qualche giorno dopo, non trovai posto che in un albergo di terzissimo ordine e una camera, larga m. 2,50, sordidamente arredata, servita in modo indecente, mi fu esposta 15 lire. In entrambi gli alberghi ritirate sconcie e ristorante caro.

A Pesaro il giorno dopo mi capitò in mano il *Giornale d'Italia*, con una corrispondenza pesarese: deplorava che le capanne (che non sono da confondere per la loro ampiezza e costruzione con quelle di Venezia o di Grado) costassero perfino 1000 lire — se ben ricordo — e il diritto di piantare uno dei soliti grandi ombrelli da spiaggia 150 lire. È esatto? Non so, ma certo il corrispondente avrà almeno rasentato la verità, anche se un po' ornandola. Capanne e ombrelli non sono probabilmente di competenza di albergatori, ma di municipio o di qualche impresario; ma è nell'aria di sfruttare tutto cogli alti prezzi, senza misericordia e quindi, addosso al viaggiatore fin che paga; quando non verrà più ci si penserà.

Ma è politica buona?

A Riccione, alla Cattolica, altrove, sentii per le camere d'albergo e le private in affitto, prezzi veramente esorbitanti. A Numana, paesetto mediocremente collocato rispetto alla spiaggia (sto zitto sulle strade, pulizia e tutto il resto) feci colazione nell'unica meschinissima trattoria o meglio osteria e fui costretto a dissetarmi con gassosa, pasteggiando, tanto è sospetta l'acquaccia del sito. In quella trattoria, dove una porzione di pesce insufficiente per un gatto fu esposta 4 lire e la relativa guarnizioncina 2 lire (luogo essenzialmente peschereccio, come ognuno sa; piatti nerastri e grassi nelle scheggiature, posate vecchie, stagnate), una signora abituata per ragioni di famiglia del sito — l'unica bagnante per allora — mi disse che pagava in paese due camerette e una cucinetta 300 lire il mese!

E del resto è ben noto che una quantità di milanesi, dopo di aver sottostato nella prima-

vera scorsa a fissare camere a prezzi sbalorditivi in Riviera ligure di Ponente, hanno preferito, al momento buono, di perdere la caparra e di fare altri affitti a condizioni migliori in seguito al ribasso, quando non abbiano invece rinunciato del tutto, a motivo della crisi od anche del dispetto. Che dire, ad esempio, di questa... franchezza: di un appartamento di 6 camere, che non ha proprio nulla di speciale, a Pegli, pagato l'anno scorso 2000 lire per la stagione (!) quest'anno ne furono chieste 5000! E perciò, al diavolo l'appartamento.

Rinunciare alla caparra è legale, ma forse in questi casi non corretto: però a brigante, brigante e mezzo. Anche qui la legge di ferro ha avuto le sue antipatiche manifestazioni È questa una buona politica?

Nelle Prealpi e nelle Alpi e nelle stazioni lacuali non mi sarebbe difficile — e se occorrerà lo farò — d'elencare nominativamente casi di pretese di alberghi e di privati così esagerate da parere stupide. A Salsomaggiore, mentre scrivo, parecchi dei principali alberghi sono quasi letteralmente vuoti, mentre rigurgitano le pensioni private, ove si spende enormemente meno. Mi pare non valga la pena di insistere. Piuttosto torno a chiedere: è questa una buona politica?

***

Vi sono certe appostazioni nei conti alberghieri tanto smaccate da parere ingenue.

Uno si dice: è possibile che perchè in tre amici ci siamo seduti a colazione in un albergo di secondo ordine di Gressoney St. Jean, ci vengano esposte sei lire di coperto? A questa stregua in quanto tempo si paga non l'usura ma l'intiero impianto di tovaglie, tovaglioli, posate e vasellame?

Il coperto è una trovata applicata solo di recente con gran larghezza fin nelle minime trattorie e salita subito ad una smoderatezza indecente. Il cliente ragiona così: perchè devo pagar care le vivande, se la spesa generale del coperto, una volta inesistente, adesso scarica completamente il caro-tovaglie, ecc., anzi costituisce in molti casi un utile evidente?

Un albergo di Milano mette in conto a tutti i clienti: « cancelleria lire 1 » anche a chi non ha neppur avuto bisogno di fare una firma (*Il Viaggiatore di Commercio*, 15 luglio, 1921).

Uno che ama la pulizia si dice: è possibile che il Grand Hôtel Toledo di Napoli fatturi un bagno 10 lire? (ibidem).

Gli albergatori hanno fatto grande scalpore pel costo enorme del personale, e a ragione. Ma ciò che è rimasto tortuoso, oppure, se si vuole, chiarissimo, è il riparto di questo costo. Grava esso sull'azienda alberghiera in modo che questa debba rivalersene sui consumi? Siamo costretti a tener alti i prezzi, dicono gli albergatori, perchè il personale ha pretese enormi: gran parte di esso guadagna anche migliaia di lire al mese. Ma, di grazía, chi paga queste veramente esagerate pretese? Le paga il cliente, all'infuori del conto, con delle percentuali alte e spesso esose. A Roma negli alberghi di primo ordine, che fatturano almeno un centinaio di lire al giorno per persona, la percentuale sale fino al 20 per cento. Per un soggiorno un po' lungo è una spogliazione. In realtà il contratto di lavoro fissa dei mensili al personale di tutte le categorie abbastanza modesti, tali che non vi è davvero motivo, per quei mensili, di tenere prezzi elevati, tutt'altro. L'enormità delle retribuzioni viene dalle percentuali, ma queste le paga il cliente a parte. E allora perchè debbono influire sul prezzo delle camere e dei pasti?

Altre appostazioni non solo costose ma anche antipatiche perchè costituiscono sgradevoli sorprese, si riferiscono al vino, alle acque minerali, al caffè, ai bagni e in generale a tutto ciò che esce dalla pensione. Le acque a tre e quattro lire la mezza bottiglia! Il ghiaccio a 80 centesimi o 1 lira la porzione! il vino a prezzi così fantastici che si diventa astemii per forza! Il caffè nero a L. 1,50, 2, perfino 2,50, anzi perfino a 3 lire la tazza! (albergo Porta Rossa, Firenze). Sì, tutto ciò, oltre che caro, è antipatico, perchè è lo sfruttamento obliquo. Se voi domandate ad un albergo i suoi prezzi di pensione, questi prezzi supplementari non vi sono assolutamente mai dichiarati: è un sottile cappio di riserva. Mi viene in mente quel baraccone di fiera che di fuori portava: entrata libera, e di dentro: si paga uscendo. L'appiopparvi certe consumazioni a un prezzo doppio, triplo e anche qualche volta quadruplo (tre lire un caffè, dieci un bagno) di quanto è praticato da altri esercizi di pari categoria per pari consumazioni è un colpetto di traverso.

Torno a chiedere: è questa una buona politica?

***

Credo che nessuno oserebbe asserirlo. Anche se questo sfruttamento senza misura nè riguardo di una fortunata posizione di monopolio può dare un immediato grande vantaggio agli albergatori, ai ristoratori, agli affittacamere, ecc., si può dubitare che esso funzioni, considerato in un ciclo di tempo più largo, contro l'interesse bene inteso dei proprietari d'alberghi e di ristoranti e dei locatari di camere.

La fama turistica di una zona o di una stazione si crea lentamente ed è la risultanza del complesso dei conforti offerti, aggiunta alla bellezza del territorio e ai vantaggi del clima, delle acque, del mare o alla ricchezza artistica.

C'è in questa fama un sostrato di moderazione, di correttezza e anzi veramente di probità collettiva che non nasce da casi isolati e contingenti, ma spunta, cresce e si fortifica nella voce pubblica di anni ed anni.

Naturalmente nella fama ha parte essenziale tutto quanto si riferisce all'industria alberghiera. È chiaro che il turista, il quale voglia scegliere un soggiorno o un viaggio piuttosto nell'Alto Adige che nel Golfo di Napoli o in Sicilia o all'estero, si basa sopra un insieme di notizie per nulla affatto elastico.

Non voglio entrare in particolari, che potrebbero essere sgraditi, dicendo che nel nostro paese il tal sito piuttosto che il tal altro, si sono fatti una fama ben mediocre o cattiva. Ma credo che tutti si accordino nell'ammettere che questa fama non può variare da un anno all'altro e tanto meno nella stessa stagione. Ed è frutto soltanto di meschine vedute credere che si possa rialzare *stabilmente* il movimento di una regione, quando si fa sì che se ne ignorino i prezzi perchè questi vengono cambiati di momento in momento, — e parlo di variazioni notoriamente ingiustificate di 40-70 per cento!

Quale effetto avrà nell'andamento generale l'oscillazione ingiustificata dei prezzi? È difficile dirlo. Per la Tridentina ha avuto quest'anno le conseguenze accennate. Anche il turismo alpino vi ebbe, fino al principio di agosto, scarsissima estensione. Gli alberghi, sono ora, come dissi, pieni (a prezzi generalmente di notevole ribasso, salvo per i merli pescati in principio di stagione e quelli ritardatari), ma sarebbero stati senza dubbio per più lungo tempo prima e più lungo dopo pieni — e anche più pieni — se maggior discernimento avesse guidato gli albergatori.

***

E ancora, un'altra osservazione: la pulizia, il decoro dell'ambiente, sono essi in relazione coi prezzi? Per quasi tutti — le eccezioni sono rarissime — gli alberghi di secondo ordine si può rispondere senza esitazione di no. E, rare eccezioni fatte, durante la guerra e dopo, tutti gli alberghi di secondo ordine dei centri, da Roma compresa, in su, hanno guadagnato quello che hanno voluto, ma si sono ben guardati allora e poi di far migliorie, neppure su quel dettaglio (fondamentale però) in cui il loro peccato è ributtante anche se nascosto.

Io ho percorso in questi ultimi mesi 6500 chilometri in auto nel triangolo Livorno, Firenze, Roma e nelle Marche con qualche punta nelle località finitime dell'Umbria e dell'Abruzzo. Ho pernottato perciò in una trentina almeno di alberghi e fatta la seconda colazione in altrettanti. Ebbene dichiaro che *non in uno solo* di essi — ripeto non in uno solo — ho trovato un certo luogo, che potesse dichiararsi non dico *inappuntabile,* ma almeno in *discreto* stato. Per fortuna l'auto mi permetteva di provvedere in aperta campagna, il che non è civile. Ma meglio così che la sporcizia di *tutti* quegli alberghi grandi e piccoli, *nessuno eccettuato.* Tutti, s'intende, hanno l'impianto a cassa, ma in molti è semiguasto, oppure vi manca l'acqua (e non vi si mette allora neppure una brocca a palliativo); dappertutto la manutenzione del locale è di una trascuratezza da spazzini da strada, ma soprattutto quella del mobile di legno è tale che non c'è da pensare a servirsene. È una vergogna. Ho preso le mie note e ne ho fatte prendere da altri. Questi alberghi potrei nominarli ad uno ad uno.

Certo la mentalità alberghiera italiana è da rifare *ab imis* in questo campo, dove l'abitudine inveterata della sudiceria disgusta e anche nuoce al movimento turistico generale e all'interesse dei singoli albergatori. I quali se ne infischiano con loro danno e quando li si rimproverano, si trincerano dietro la noncuranza e l'inciviltà generale dei clienti.

Argomento debole, giro vizioso. Perchè uno che trova un luogo « non come desidererebbe di trovarlo », secondo dice il cartellino del Touring troppo spesso clamante nel deserto,

non può usarne come dovrebbe *e forzatamente perpetua anch'esso il malo uso*. Vale a dire che solo l'intervento *immediato*, nel ripristino *giornaliero* dello *statu quo ante*, che dovrebbe essere uno specchio di pulizia, può mantenere l'uso normale.

Perchè questa persistenza nella sporcizia connaturata alla maggioranza degli alberghi, non rivolta gli altri, quelli puliti, e non si estrinseca in loro proteste, pressioni, provvedimenti collettivi, nell'interesse, bene inteso, della classe?

Questa indifferenza (che — lo si sa bene — non ci fu pel coperto, per le percentuali, per i prezzi alti, per i calmieri, ecc.) è essa di buona politica?

⁂

Tronco questo elenco di « dispiaceri » non per mancanza di materia, eh no!, ma perchè esso basta così per avvicinarci ad una conclusione.

In fondo la conclusione potrebbe essere: se è vero che non sia buona politica quella accennata, cospargetevi il capo di cenere, o peccatori, e fate penitenza... nel vostro interesse, cioè fate macchina indietro. Acquistarsi un po' di simpatia del pubblico invece delle sue critiche acerbe può giovare anche agli affari vostri all'interno ed all'estero.

Sappiamo tutti — a sazietà — che l'Italia è uno dei più bei paesi turistici del mondo. Oggi possiamo aggiungere che dopo la guerra, malgrado ogni svalutazione esterna ed interna, l'Italia è — proprio per la guerra — salita più che non avrebbe potuto fare in un cinquantennio nella considerazione mondiale. Non c'è « fratello latino » o « teutone protervo » o « figlio d'Albione » per quanto *business man* e neppure americano convinto che l'Italia è il luogo della Mano Nera, che non abbia — sia pure a denti stretti, e per sfruttarla — ammirato la nostra patria in guerra. E così i monti e le marine e i monumenti e le chiese e i musei e, se Dio vuole, anche un po' le strade e le ferrovie e i porti e le industrie e i commerci italiani, sono in miglior vista. A stuoli, a legioni, a ondate gli stranieri possono venire qui a riempire gli alberghi, quelli che ci sono e quelli che malgrado ogni tendenza monopolistica si faranno. Ma occorre creare ad essi un ambiente di simpatia e non uno di ostilità. Albergatori, attenti ai mali passi! Le grandi correnti turistiche si creano ma anche cessano o si cambiano. Ricordate l'Egitto rispetto agli Inglesi per Napoli e per la Sicilia. E sapete che *oggi*, coi prezzi d'oggi, si va sui più bei piroscafi da Londra a Jokohama in prima classe con 55 sterline e da Marsiglia con 39 e da S. Francisco con 200 dollari?

Io ricordo nei primissimi tempi in cui cominciarono a sbarcare gli americani in Francia un articolo editoriale molto vibrato della *Rivista* del Touring Francese, dal titolo feroce: *Et surtout pas d'estampage!*, in cui si ammoniva: non abusate degli stranieri: sarebbe indegno e non conveniente.

Io temo che noi facciamo un po' di *estampage* metodico e in grande stile e ci prepariamo il trabocchetto. Non si creda che gli stranieri non capiscano, non notino, non giudichino e non s'indispettiscano. Sanno che i prezzi delle camere devono essere affissi e se non li trovano — e li trovano ormai di rado — alzano le spalle perchè hanno i dollari (ma non è questa la sola clientela che dobbiamo cercare) ma capiscono il perchè e dicono in americano, nè più nè meno che noi in italiano: evviva la dirittura di questi albergatori! Si consulti su questi argomenti qualche saggio pubblicato dai giornali, massime inglesi e americani: veleno distillato.

I tedeschi erano prima di guerra dei turisti speculatori fino al centesimo. Forse che non lo saranno più dopo il salasso bellico? Austriaci, ungheresi, cecoslovacchi, jugoslavi e in genere tutti i detentori di moneta bassa saranno in Italia turisti tartassati dal cambio. I francesi sono sempre pronti a vedere il bruscolo nel nostro occhio, tanto più se di cartamoneta. Oggi anche gli inglesi discutono e credo stiano per discutere anche gli americani.

Dunque?

⁂

Io chiedo venia a tutti coloro che possono sentirsi poco o tanto infastiditi da questi ragionamenti. Pensino che è adagio vecchio: chi batte ama.

E riflettano da un punto di vista dell'interesse puramente materiale: è buona o cattiva politica la loro?

Che se facessi appello agli argomenti sentimentali, sarei certo di averli tutti consenzienti.

Vorrei perciò terminare così: *embrassons nous et que cela finisse!*

L. V. BERTARELLI.

PROBLEMI DELLA PACE

IL SEGRETARIATO PER LA MONTAGNA

DARDO BATTAGLINI

Rustici carretti.

Quando i confini d'Italia verso la Svizzera non erano ancora così difficili da varcare, anzi pareva che in tutta l'Europa le frontiere fra Stato e Stato fossero solo una pittoresca sopravvivenza di tempi antichi oramai superati e nei disegni delle vacanze v'era quasi sempre un viaggio all'estero; salendo i valichi alpini, capitava facilmente di trovarsi con qualche carretto che si avviava verso le alture, dove dopo il gran sonno invernale l'erba riappariva tutta costellata di piccoli fiori.

Quei rustici carretti, tirati dalla mucca domestica, trasportavano tutta una famiglia colle galline, col maiale e l'ultimo nato in braccio alla bimba maggiore, mentre i genitori camminavano accanto al veicolo della piccola carovana che andava sulle Alpi a passar l'estate.

Al valicare del monte invece, le pingui mandre svizzere apparivano sui pascoli ben ripuliti e ordinati intorno alle solide baite e agli abbeveratoi lucenti d'acque scorrenti e, arrivando ai lindi villaggi alpini dalle finestre fiorite e pieni di benessere, si sentiva che v'era una differenza fra le due terre pur così vicine e che la popolazione di là aveva saputo meglio organizzare il suo lavoro nella ricerca e nell'utilizzazione della propria ricchezza.

Se poi al ritorno, l'autunno, su quegli stessi valichi alpini, nell'alta diligenza che proseguiva maestosa e potente tra le rupi e i pascoli ingialliti dal precoce gelo dei monti, si vedevano dei monelli scalzi rincorrere le vetture e tender la manina ai passeggeri che gettavano delle monete come primo saluto alla povertà del bel paese; se si osservavano le donne accoccolate intorno alle capanne primitive di pietre da cui il fumo sfuggiva per le connessure delle pietre, ai raggi del tepido sole, coi loro marmocchi tra le gambe, ricercar loro nelle incolte chiome i fastidiosi parassiti, veniva fatto di pensare ad una inferiorità del paese più favorito dal sole e di ricercarne con dolore la cagione.

L'Alpicultura.

La terra, il sole, le acque sono uguali sui due versanti del monte, la popolazione ugualmente laboriosa e robusta e più sobria e frugale al di qua che di là delle Alpi. D'onde deriva dunque la differenza? Perchè non potrebbe anche il nostro popolo, stimato in tutto il mondo per la sua resistenza al lavoro, avere lo stesso frutto delle sue fatiche?

Ecco il còmpito e la mèta del « Segretariato per la Montagna ».

I tecnici dell'alpicultura hanno riconosciuto che lo sfruttamento dei nostri alti pascoli è ancora primitivo, specie perchè manca quella cooperazione razionale che impedisca un enorme sperpero di fatica e di ricchezza. Le latterie, i caseifici sociali per utilizzare il prodotto delle mandre che passano l'estate sugli alti pascoli otterranno un prodotto omogeneo e perfetto, mentre l'elaborazione stessa fatta dalle singole famiglie non può dare che un prodotto scarso e incerto esigendo da ognuno un lavoro che verrebbe evitato col dare l'incarico ad una sola persona specializzata.

Si tratta di introdurre anche nella pastorizia la divisione e specializzazione che hanno dato un così mirabile impulso alle industrie.

Problemi tecnici.

Ma non basta: gli alti pascoli hanno bisogno di strade d'accesso comode, hanno bisogno di bonifiche che, raccogliendo le pietre, distruggendo gli sterpi ed i cespugli, sanando le plaghe paludose, aumentino il terreno utile per il bestiame. Mancano spesso abbeveratoi e le mandre sono costrette a fare un lungo cammino per trovare dell'acqua,

ABITAZIONI DI PASTORI ANTIGIENICHE PER L'UOMO E TECNICAMENTE INSUFFICIENTI PER LE MANDRE.

spesso scarsa, melmosa e insalubre. Mancano ricoveri per la notte e per le intemperie che tanto danno arrecano alle bovine, specie da latte. Mancano talvolta le capanne per i pastori o quelle esistenti sono antigieniche. Inoltre il concime è mal custodito e peggio distribuito.

È positivo che il bestiame diminuisce spesso di peso durante l'alpeggio e ne diminuisca la produzione del latte.

Il « Segretariato » si propone di ovviare a questi danni colla costruzione di ricoveri e in genere di opere necessarie alla dimora estiva del bestiame e dei loro custodi e col miglioramento dei pascoli.

Tutto questo lavoro è combinato con quello del rimboschimento di cui si occupano le *Condotte forestali* (1) e colla *sistemazione dei bacini montani* intesa al riordinamento idraulico dei monti e delle valli.

Ha poi per complemento la produzione di semi selezionati per prati, composti da quelle specie foraggere che spontanee prosperano sulle alture e sono meglio indicate per il nutrimento delle mandre.

È un vasto campo di lavoro che questa istituzione, nata appena dopo la guerra, si è proposto, attirando a sè alacri forze di giovani volonterosi, studiosi delle scienze agrarie, economiche e naturali.

Problemi amministrativi.

E a questo lavoro tecnico, se ne aggiunge uno amministrativo e di propaganda.

Si tratta dapprima di convincere i Comuni a farsi fare un progetto di migliorie dei loro alpeggi. Dopo eseguito il progetto sul luogo e votata dal Consiglio comunale la spesa, bisogna ottenere, per l'esecuzione di esso, l'appoggio finanziario del Governo che fornisce ai Comuni i crediti necessarii al tasso del 2 % ammortizzabili in 30 anni, quindi un premio al compimento del lavoro (1). Ed il Segretariato, coi suoi tecnici, si assume eventualmente anche la direzione ed esecuzione dei lavori stessi.

« Sinora — disse il Senatore Lucca, presidente dell'Associazione dei Comuni, in una intervista apparsa sul *Giornale d'Agricoltura della Domenica* — tra i progetti che « il « Segretariato ha aggiornati e i progetti nuo-

(1) Istituite col decreto Raineri del 1917

(1) Per disposizione del decreto Cavasola del 6 maggio 1915 e pel Decreto ministeriale del 22 ottobre 1920.

LE MALGHE E I PASCOLI CHE IL SEGRETARIATO PER LA MONTAGNA SI PROPONE DI MIGLIORARE.

« vi, si tratta in complesso di migliorare 169 « malghe di 43 Comuni, con una spesa totale « di oltre 7 milioni di lire ». (1).

In questo lavoro di migliorie è compresa anche la ricostruzione della malghe danneggiate o distrutte dalla guerra nelle Terre liberate.

In questo primo anno solo le Alpi furono percorse da questi giovani; ma in seguito verranno visitati gli Appennini, i monti della Sicilia e della Sardegna. E il campo d'azione si allargherà sempre più per chi abbia riconosciuto che l'aumento del prodotto del suolo è la soluzione di molti angosciosi problemi e che, prima di dividerci e dilaniarci sulla proprietà della ricchezza, sia necessario produrla e, in mezzo alla sciagurata discordia degli uomini, il beneficio che rappresenta un sacco di grano o una mandra di bestiame, è l'unico che sia riconosciuto concordemente da tutti i partiti.

I piccoli Comuni.

Il « Segretariato per la Montagna » nacque circa un anno fa dal Congresso dei sindaci della Montagna, indetto dall'Associazione dei Comuni italiani. Esso è la voce dei Comuni minori che cercano il modo di migliorare le loro condizioni, « riducendo allo stretto necessario l'ingerenza degli organi governativi che sono troppo inceppati dalle pastoie dei regolamenti e talvolta troppo unilaterali nella concezione del problema montano ».

Questi Comuni minori, silenziosi e umili, retti per lo più da contadini o montanari « poveri alfabeti di montagna » — come diceva uno di questi sindaci in un romanzo del Fogazzaro — sono, specie in questo momento storico, uno degli elementi più importanti della nostra compagine nazionale e sta forse in essi la nostra salvezza.

Sono questi Comuni rurali e montani che possiedono la terra. Mentre i grandi Comuni rumoreggiano, si agitano, abbagliati spesso da pericolose illusioni e impongono la loro volontà ai Governi; questi piccoli Comuni calmi e rassegnati producono le cose indispensabili alla vita e le forniscono alle città.

Questa loro associazione è la loro prima voce colla quale si son fatti sentire e fu già più un'opera che una voce. Ed essi, specie i Comuni montani che rappresentano un terzo della superficie d'Italia, hanno il diritto di farsi ascoltare dalla nazione. E al « Segretariato della Montagna » inteso a rinnovare, ricostruire, migliorare e fornire al popolo tutti i frutti aumentati della terra, è giusto arrida il successo per l'avvenire d'Italia.

T. FRIEDMANN CODURI.

(1) L'intervista del Sen. Lucca si riferisce a dati dell'agosto. Sino alla fine del 1920 i progetti compilati ammontano a circa 10 milioni di lire.

NEL MONDO DEL PITTORESCO

UNA ARDITA STRADA NEL CANALE D'AGORDO

Nella luminosa « *Traccia di un grande lavoro* », con la quale il Direttore Generale del Touring ha voluto iniziare la nuova *Rivista mensile del T. C. I.: Le Vie d'Italia*, è fatto cenno, con pochi tratti magistrali, alle orride e caratteristiche bellezze che presentano alcune « gole » poste nella Valle del Cordevole.

Accogliendo l'invito che l'illustre Direttore Generale ha rivolto ai Soci del Touring, ritengo che possa riuscire interessante l'illustrare brevemente il « Canale d'Agordo » e gli importanti lavori che, nell'immediato dopo guerra, vennero eseguiti per migliorarne la viabilità, specialmente nel tratto corrispondente ad una delle « gole » sopra indicate.

Il Canale d'Agordo, così denominasi sul sito quel tratto della media valle del Cordevole posta fra Agordo e lo sbocco del torrente nella convalle bellunese, presenta a metà percorso circa, una lunga strozzatura che dal ponte « della Muda » si prolunga fino quasi al ponte « del Cristo », poco lungi dalle miniere di Val Imperina.

Risalendo il Cordevole ed oltrepassati i pittoreschi ed imponenti detriti morenici del Mas, ai quali sovrasta silenziosa e bianca, raccolta in una pace profonda, la Certosa di Vedana, si presenta fra il M. Peron e la montagna del S. Gottardo, lo sbocco della valle.

Poco a monte, la valle si restringe notevolmente, dominata da imponenti massicci dolomitici che si ergono quasi a picco sul fondo del torrente, concedendo appena lo spazio necessario alla strada provinciale e, qua e là, a qualche ristretto lembo di terreno coltivato.

Le falde che rinserrano la valle, recando ad essa in estate una deliziosa frescura che, appena oltrepassato lo sbocco, subito si nota, erano un tempo coperte da fitti e ricchi boschi, che poco a poco scomparvero. Ora però il rimboschimento comincia ad estendersi e lungo i pendii si scorgono qua e là estese macchie promettenti di piante novelle.

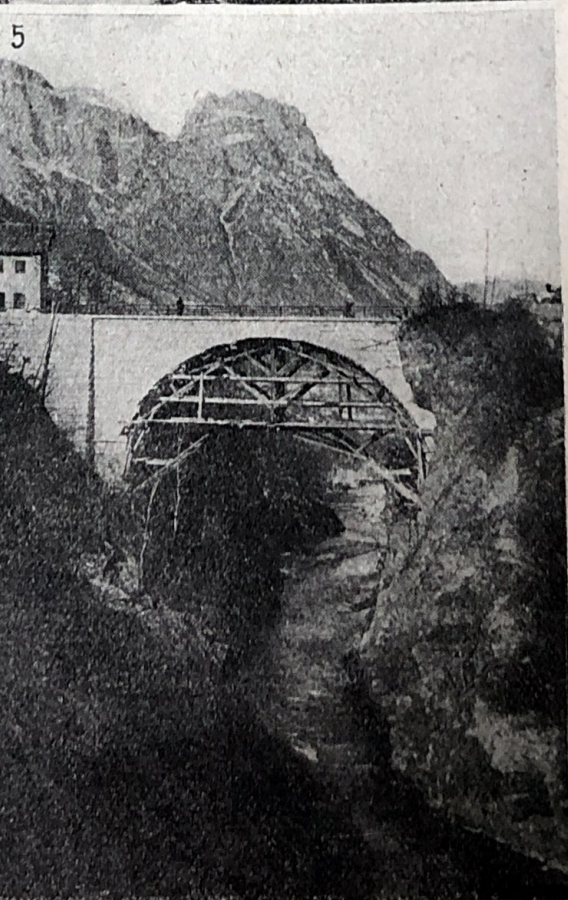
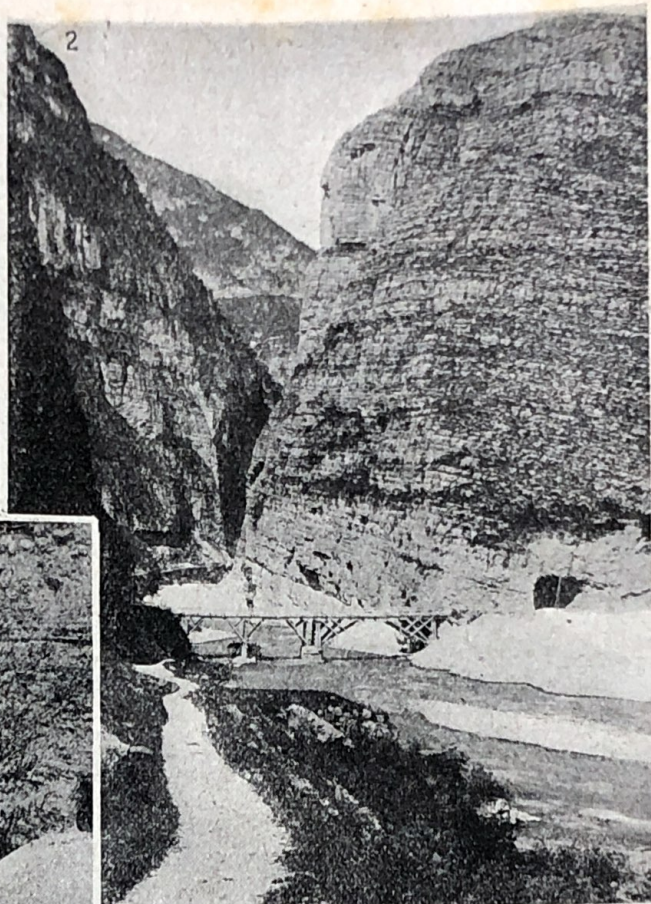
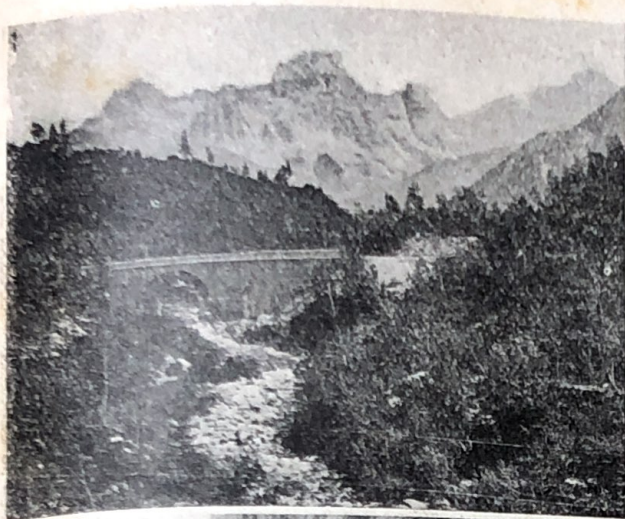
Oltrepassate le case coloniche di Candaten ed il tipico albergo « Alla Stanga », ben noto ai cacciatori di camosci, il fondo della valle si va ancor più restringendo, finchè a « La Muda » le rocce di sponda sinistra sbarrano repentinamente la strada scendendo a picco fino al greto, lambite dalle acque turbinose e spumeggianti del Cordevole.

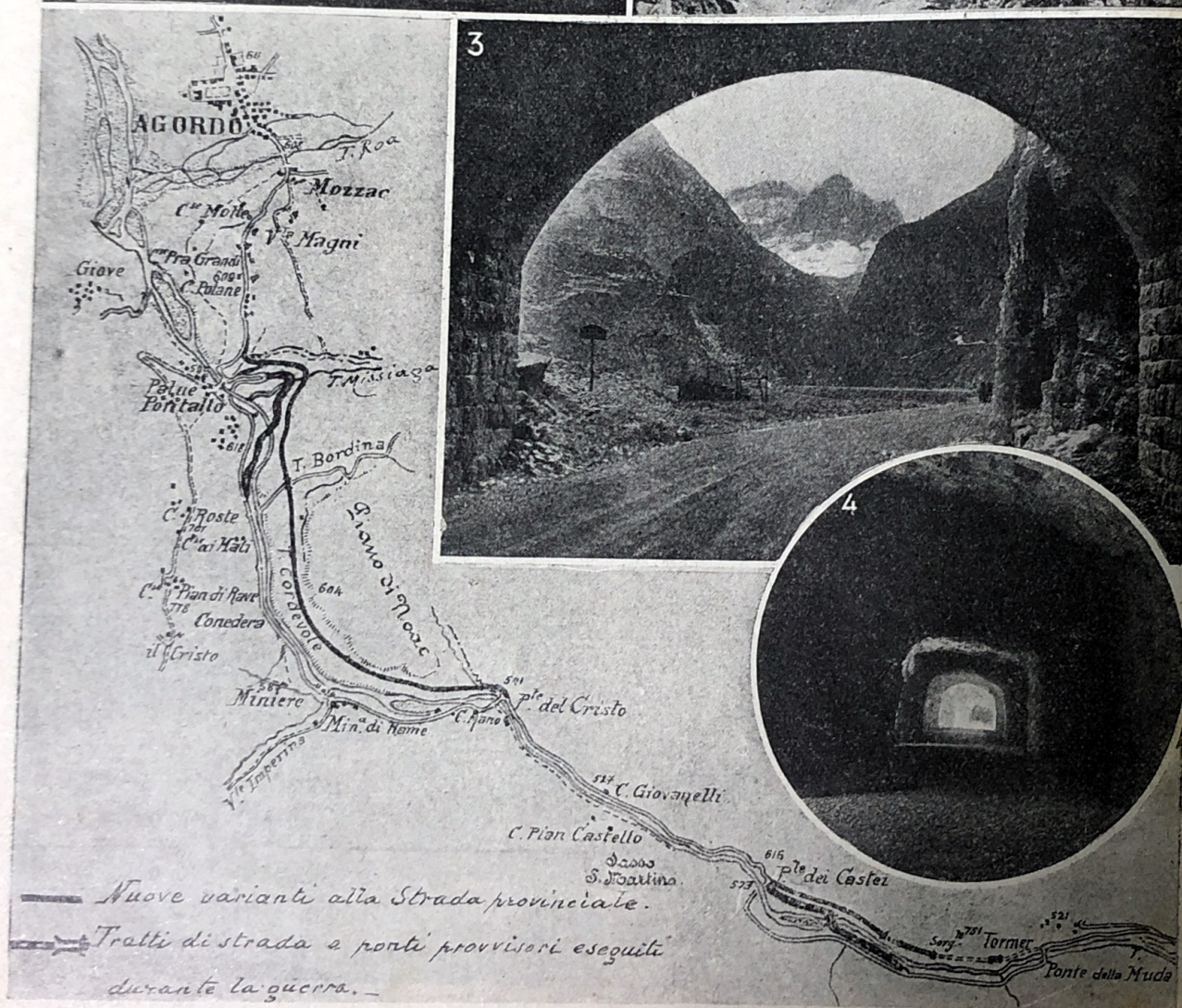
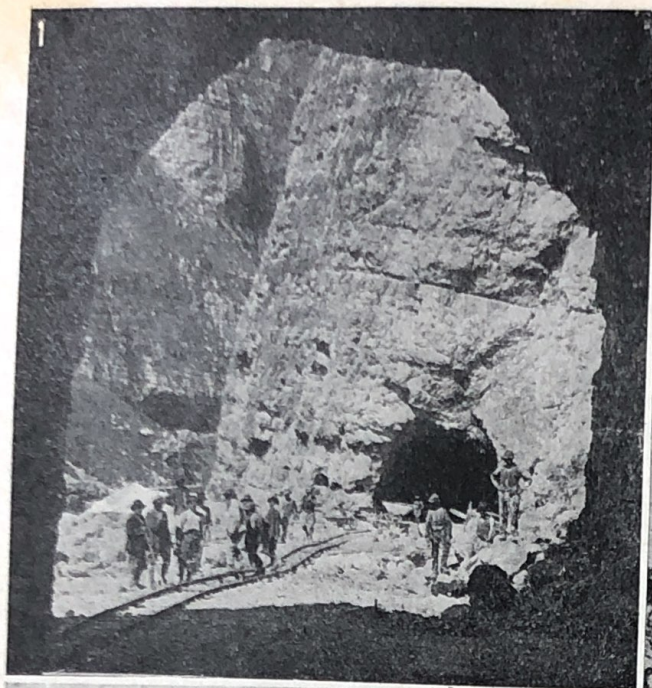
La strada, in quel punto, varcava il torrente sopra un ponte di pietra, e, raggiunta la sponda destra, ne attraversava la falda assai ripida, soggetta a frequenti valanghe, spingendosi fin presso al Sasso di S. Martino. Quivi fino dal 1890 era stata eretta, a difesa della valle, una Tagliata, con sovrastante batteria, destinata a sbarrare la gola nel suo punto più ristretto ed a battere un'importante interruzione predisposta sulla strada provinciale di fronte all'opera di difesa.

Alla Tagliata la strada ripassava il Cordevole sopra un alto ponte di ferro, che durante la guerra, perchè poco resistente, venne sostituito da un ponte basso di legname e proseguiva quindi, parte scavata nella viva roccia della parete a picco di sponda sinistra, situata di fronte alla Tagliata, e parte sorretta da alti e robusti muraglioni, nei quali erano state ricavate le camere da mina della interruzione.

Il Cordevole in questo punto, il più stretto della gola, scorre muggendo incassato in una angusta forra profonda, che contorna la groppa rocciosa ed impervia del Sasso di S. Martino. Sulla sommità di questo e sulle rocce circostanti abbondano le stelle alpine.

La località del Sasso di S. Martino sul sito è anche denominata « i Castei », perchè vi si rinvennero tracce di antichi fortilizi e di difese, che mostrano come in tutti i tempi quel luogo, naturalmente assai forte tanto fronte a monte che fronte a valle, abbia servito a contrastare validamente il passo a chi voleva dall'agordino scendere nel bellunese e viceversa.

Subito a monte dei Castei, la valle si allarga alquanto, e la strada giunta al Cristo, ritornava sulla sponda destra varcando il Cordevole sopra un ponte di ferro; proseguiva poscia attraverso una falda di rocce schistose sempre in movimento, oltrepassava le miniere di Val Imperina e, giunta a Ponte Alto, ritornava ancora una volta sulla sinistra del

LA NUOVA STRADA DEL CANALE D'AGORDO.

1. Il nuovo ponte sul torrente Bordina. - 2-3. Il nuovo tronco fra il ponte della Muda e quello dei Castei è particolarmente notevole per opere d'arte: ecco (2) l'imbocco della 1ª galleria e (3) le finestre di scarico e di illuminazione della 2ª galleria. - 4-5. Il nuovo ponte sul Missiaga: la passerella provvisoria (4) e il ponte in muratura (5): sullo sfondo le Pale di S. Lucano. (*Fot. della S. A. Bellunese per Costruzioni Civili*).

LA NUOVA STRADA DEL CANALE D'AGORDO.

1. L'imbocco della 2ª galleria del tratto Ponte della Muda-Ponte dei Castei. - 2. Presso il diruto Ponte dei Castei, il congiungimento della nuova colla vecchia strada. - 3. Panorama verso nord dalla 3ª galleria: nello sfondo il M. Agnèr. - 4. L'interno della 1ª galleria. (*Fot. della S. A. Bellunese per Costruzioni Civili*).

Cordevole, passando sopra un ponte in legno poco solido che durante la guerra venne sostituito con uno provvisorio più a valle.

Nella stessa località di Ponte Alto, un terzo ponte in legname situato a quota più alta dei due precedenti, univa le due sponde del Cordevole, per collegare la strada provinciale con la rotabile di Rivamente e Tiser.

A Ponte Alto, appena girato lo sperone del Col di Foglia che si protende verso il Cordevole, si presenta splendido ed indimenticabile il panorama della conca di Agordo, chiuso da uno dei più imponenti scenari alpini, costituito dalle dolomiti dorate delle Pale di S. Lucano, Framont, Cime di S. Sebastiano, Moiazza, ecc., che ad essa fanno corona.

All'atto del ripiegamento, il ponte in pietra de « La Muda » ed il ponte in ferro « del Cristo », insieme alla « Tagliata » del Sasso S. Martino ed alla interruzione stradale posta ad essa di fronte, furono fatti saltare dalle nostre truppe.

Cacciati gli austriaci e ristabilito un primo passaggio provvisorio, venne disposto pei lavori di riattamento della strada, i quali furono inspirati al concetto : di abolire i 4 ponti sul Cordevole che si sarebbero dovuti ricostruire, due perchè fatti saltare e due perchè poco sicuri e di carattere provvisorio; di evitare la falda di sponda destra soggetta a valanghe ed infine di permettere in seguito, la posa a fianco della strada provinciale, del binario per la ferrovia.

I lavori vennero progettati ed iniziati nel giugno 1919 dal Genio Militare, sostituito poscia nel febbraio 1920 dall'Ufficio Tecnico del Ministero delle Terre Liberate.

Essi furono portati a compimento nel dicembre ultimo scorso, in cui la variante di sponda destra venne aperta al transito.

Le opere principali, partendo dal Ponte della Muda, consistono nell'apertura di 3 gallerie rettilinee nella muraglia di roccia calcare compatta, aventi in sezione la larghezza di m. 8 e l'altezza di m. 6 in chiave, provviste di ampi finestroni per l'illuminazione e la ventilazione. Dette gallerie hanno lunghezze rispettivamente di m. 230, m. 200 e m. 50; la prima e la seconda sono prive di qualsiasi rivestimento; la terza è più larga e rivestita in calcestruzzo di cemento.

Caratteristico è l'affacciarsi alla seconda finestra della seconda galleria; sotto è il Cordevole che infuria fra i massi ed accanto allo sbocco della finestra, precipita dall'alto in un pulviscolo d'acqua che si rifrange nei colori dell'iride, una magnifica cascata di portata variabile a seconda delle stagioni.

Il tronco di nuova strada fra la seconda e la terza galleria è pure imponente e venne tutto scavato nella muraglia rocciosa a picco, incavandola in parte a mezza capanna. A colpi di mina fu abbattuto un tratto di muraglia che appariva staccato dagli strati retrostanti. È enorme la quantità di roccia scavata; solo il tratto di muraglia indicato, misura oltre 16.000 metri cubi.

Durante l'esecuzione dei lavori, le perforatrici ansavano e le mine scoppiavano a migliaia ad ogni volata, svegliando gli echi della valle e ricordando altri lavori ed altri colpi. Di fronte alla Tagliata del Sasso San Martino vennero ricostruiti i muraglioni fatti saltare e la strada fu opportunamente allargata e migliorata. Nel tronco fra il Ponte del Cristo e Ponte Alto meritano menzione un notevole taglio di roccia presso la spalla sinistra del Ponte del Cristo, ed i due ponti in muratura sui torrenti Bordina e Missiaga, entrambi della luce di m. 15.

Infine va ricordato anche il ponte di Pontalto la cui svelta e robusta arcata, sostituisce ora il cadente e caratteristico ponte in legname. Col portare la strada sulla sponda sinistra del Cordevole, fra Ponte del Cristo e Ponte Alto, vennero assai migliorate anche le sue condizioni turistiche poichè la nuova strada mantenendosi, nel tratto ora detto, fuori del letto del torrente ed a quota più alta di questo, gode di un più largo orizzonte e permette di ammirare panorami che, percorrendo la vecchia strada di sponda destra, rimanevano nascosti. Fra questi la Valle Imperina, con le rinomate miniere di calcopirite, il verde dosso tondeggiante di Rivamonte con lo sfondo di M. Agnèr e in lontananza le vette che contornano la conca agordina.

I lavori brevemente descritti ed illustrati dalle annesse fotografie, oltre che migliorare sensibilmente le condizioni di viabilità della valle del Cordevole e renderla ancor più interessante dal lato turistico, offrono all'agordino ed alle miniere di Val Imperina la possibilità di avere, fra breve, il collegamento ferroviario con la stazione di Sedico Bribano, collegamento da tanti anni atteso e sospirato e che soltanto l'esecuzione degli accennati lavori, consente ora di poter ottenere.

Generale A. DAL FABBRO.

IL CENTENARIO DI FERDINANDO GREGOROVIUS

Al principio di quest'anno si è compiuto il primo centenario della nascita di un insigne straniero, Ferdinando Gregorovius, che amò ed illustrò il nostro paese con affetto di figlio.

Nato il 19 gennaio 1821 a Neindenburg, cittadetta della Prussia Orientale presso la frontiera polacca, passò la fanciullezza in un vecchio castello che esercitò una grande influenza sul suo spirito. Nel 1852 in compagnia di un amico, il pittore Luigi Bornträger, venne in Italia, visitandola da Venezia alla Corsica e alla Sicilia. Fra tutte le città l'avvinse Roma e egli non ebbe la forza di distaccarsene e vi rimase, salvo brevi assenze, fino al 1890. Morì a Monaco il 1° maggio 1891.

Non ci occuperemo dello storico, la cui opera monumentale «Gesch. der Stadt Rom in Mittelalter» ne ha stabilita la fama su basi granitiche, ma del turista, dell'illustratore della nostra terra quale apparisce nelle sue celebri «Passeggiate in Italia».

Il G. giungeva fra noi provveduto di una eccellente preparazione storica, con un'anima di poeta e col cuore pieno di entusiasmo. A ciò si aggiunga il forte sentimento della natura, una grande sensibilità artistica, prontezza di percezione, diligenza nell'analisi, rapidità nella sintesi ed inoltre uno stile fresco e vario di forma, pieghevole, semplice e vivace, per concludere che egli possedeva tutte le migliori doti, e ciascuna in sommo grado, di quante occorrono a fare il turista ideale. Il libro che egli scrisse, non frutto di frettolosi appunti di viaggio, ma di matura elaborazione dell'anima, quantunque nulla abbia perduto di una freschezza che sa spesso di rapido incisivo schizzo, ci sembra il prototipo della letteratura turistica, dove in giusto equilibrio si compenetrano la erudizione storica, la frase poetica e la vivacità aneddotica.

Alcune sue descrizioni sono perciò definitive. Talvolta la descrizione s'indugia nel passato ed eccola d'improvviso vivificata da una rapida sintesi, illuminata da un avvicinamento storico impensato e geniale. Un aggettivo, una breve frase bastano, come una pennellata felice, a fissare stabilmente un paesaggio, un ambiente, una città, un monumento. *Lirica* è chiamata la spiaggia del mare latino; Astura è *la torre del romanticismo;* Arpino *uno dei punti dai quali appare tutto il pa-*

norama della storia. Il castello degli Orsini a Bracciano è detto la *cronaca granitica dei terribili tempi feudali;* la campagna romana nobile e severa, della quale in particolare il G. ha sentito tutto il fascino, è *il teatro più grande della storia, la scena dell'universo.* Incantevole è la descrizione dell'alba sul mare; potentissima è la pennellata con cui è resa la poesia della foresta di Segni, dove *il pino risuona come un'arpa* ed il cui *suono ha qualche cosa di delizioso come un canto di spiriti.* La descrizione della Pompei del Medioevo, Ninfa, *sprofondata nella sua incantevole tomba di edera e di fiori* è ormai classica; essa ha la ricchezza coloristica di una pittura zoliana ed una sobrietà misurata dal buon gusto.

Se non bastano questi esempi della virtù evocatrice dello stile del G., ecco le brevi parole con le quali è dipinto il colosso che giace nel mezzo dell'Olimpieion di Girgenti: *quella figura di gigante dalla forma strana appare come il dio stesso che si sia posto a dormire l'ultimo sonno sotto le rovine del suo tempio, e nè terremoti, nè lotta di elementi, nè lo strepito della storia del genere umano lo possono svegliare.*

Altrove ripete, ma forse senza conoscerla ed in miglior forma, un'idea già espressa dal Chateaubriand: *L'impressione di un paesaggio diventa maggiore per il pensatore allorchè vi sa ricollegare i ricordi storici e farvi rivivere qualche grande figura del passato.* E quando questo paesaggio è il paesaggio italiano strappa quest'inno: *Dovunque, in Italia, questi paradisi naturali conducono da una bellezza ad una bellezza più grande, dovunque troviamo vive e fresche le fonti della storia! Da ogni lato balzano figure del mito e della storia più ricca e più grande del mondo! Nessuna terra è più suggestiva, in nessuna terra pulsa come in questa il sangue della civiltà.*

Dobbiamo eterna riconoscenza a quest'uomo, che fu a giusto titolo fatto cittadino romano, anche per la simpatia con la quale penetrò nell'anima del nostro popolo e ne comprese e descrisse i costumi. E disse parole di lode dei nostri storici, dai quali attinse, protestando quanto loro doveva.

Vanno più diritte al nostro cuore le parole d'affetto con le quali egli, vissuto fra noi nel periodo più fortunoso ed eroico della nostra storia moderna, commenta il risorgimento d'Italia, *nobile terra, degna dell'amore del genere umano* e scrive nel 1859: *noi Tedeschi non possiamo, nè mai lo potremo, far tacere la voce del nostro ardente voto per la liberazione di questa terra.* Il giovane, che a 17 anni aveva palpitato per le speranze polacche, doveva simpatizzare per la nostra causa e mentre celebra l'*eroe popolare Garibaldi, che ha consacrato la spada e la vita al riscatto della patria sua,* davanti al tricolore che sventola gioioso per tutta l'Umbria, esclama: *E non faremmo altrettanto noi, in Germania, in analoghe circostanze?*

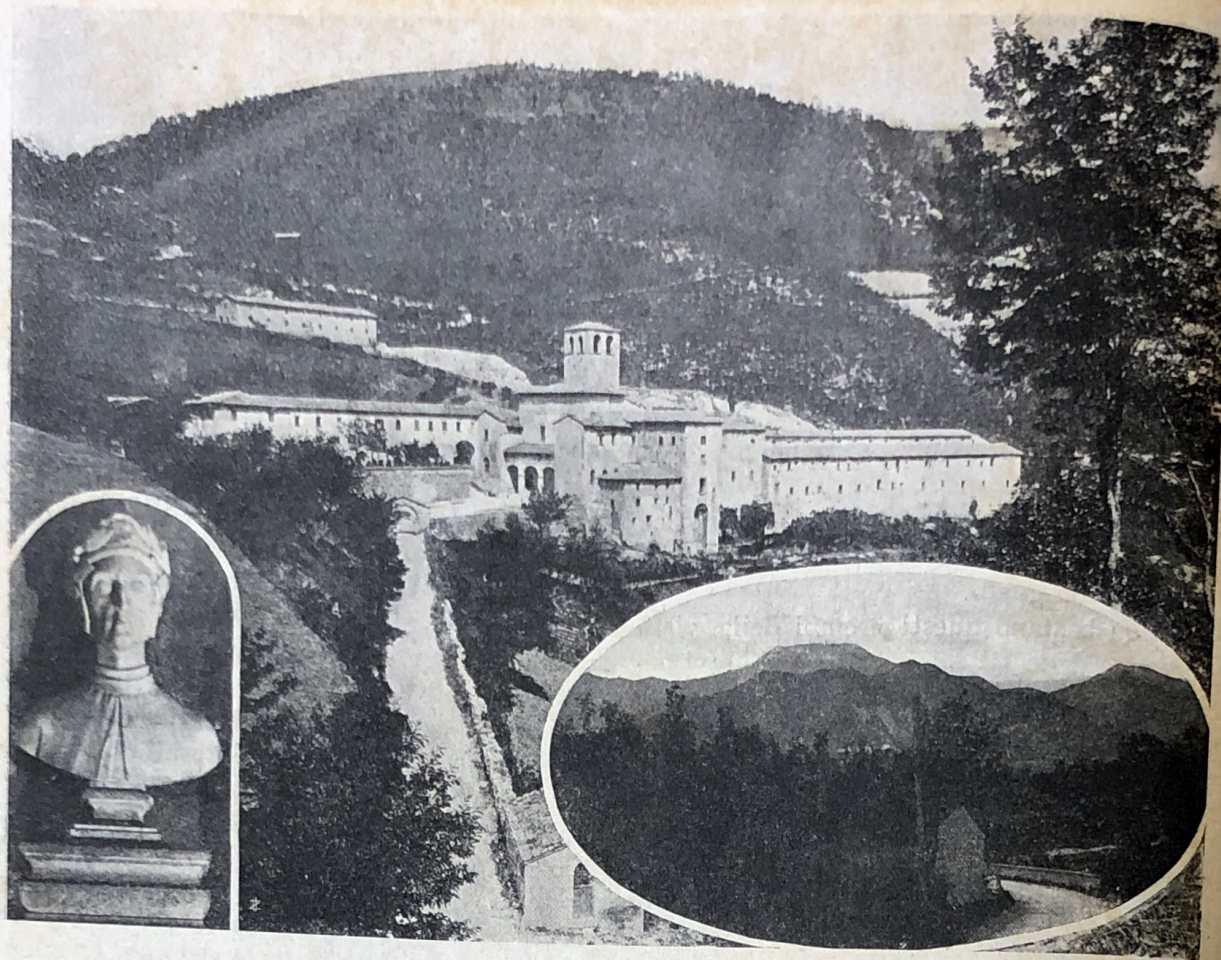
Ma questa equanimità di giudizio non sempre lo sorresse. Chè, se comprendiamo il suo entusiasmo patriottico per la proclamazione dell'impero germanico a Versailles, ci apparisce troppo parziale quando esalta oltre misura il goto Teodorico e scongiura gli Italiani di curarne la conservazione del sepolcro, e quando davanti alla tomba di Federico II esclama: *Quali sensazioni prova oggidì un Tedesco davanti alla tomba di questo grande imperatore, sepolto in terra straniera!,* volendo dimenticare che Federico è figlio di un'italiana, nato in Italia e quasi sempre vissuto tra noi.

E la cecità patriottica giunge fino ad un parallelo tra le manomissioni compiute dai garibaldini nel Duomo di Monterotondo e il sacco di Roma da parte dei lanzichenecchi nel 1527.

Ah no! non la rottura di una pianeta o la sottrazione di un calice possono fare il paio con l'orrendo scempio di tutta Roma sotto l'artiglio del « furor teutonicus ».

Ma questi sono nei che non offuscano la grande opera.

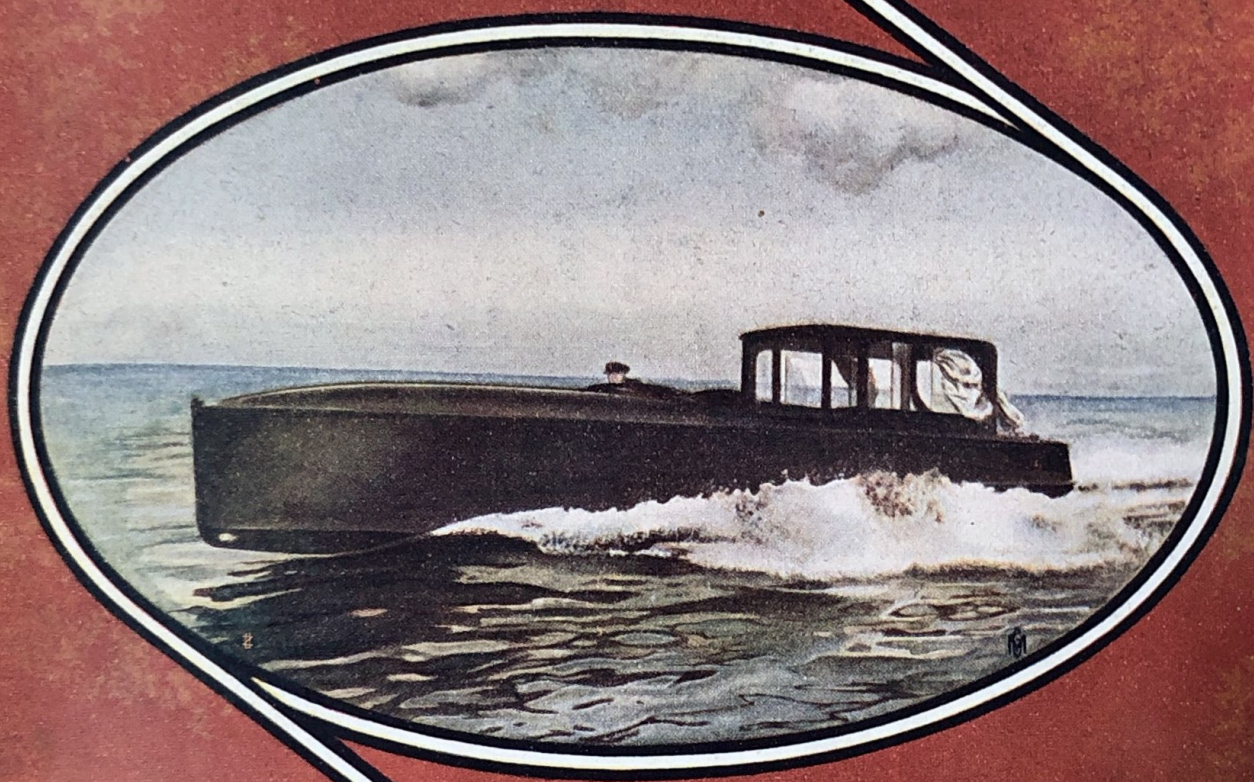
Celebriamo dunque la nascita di uno spirito fraterno, che, come pochi, sentì la grandezza del nostro paese e ne ha profetato l'avvenire: *L'Italia, inesauribile campo di sémina della civiltà, ha anche un'altra missione... Lo spirito luminoso di questa nazione tornerà presto, lo speriamo, a splendere come al tempo di Dante e di Raffaello!*

CARLO GRIGIONI.

FONTE AVELLANA

A m. 700 sul mare, a 1000 sotto la vetta del *gibboso* Catria, memore di Dante, sta il vetusto cenobio di Fonte Avellana, cui si sale dalle stazioni di Bellisio-Solfare o di Frontone (linea Fabriano-Urbino), toccando Serra S. Abbondio, poi risalendo la fresca valle del Cesano, prima tra neri lecci poi tra faggi (circa 11 km. in tutto). Il convento attrae non per l'aspetto artistico (hanno linee poverissime la facciata e la cripta della chiesa, del XII secolo; non grande valore il campanile quattrocentesco; il resto è rifacimento moderno), ma per il ricordo dei santi che vi trascorsero la vita, primo tra i quali l'austero e dotto Pier Damiano, che ne fu priore e ne dettò la regola. È da lui, una delle più pure figure dell'XI secolo e posto in così fulgida luce nella *Comedia*, che Dante — sia verità storica o leggenda il soggiorno dell'esule nel convento — fa ricordare il glorioso monastero.

I tradizionalisti indicano perfino la camera abitata dal poeta, dove nel 1557 l'abate commendatario Filippo Ridolfi fiorentino fece porre un busto con un'epigrafe la quale pretende abbia ivi l'Alighieri composta « *non minimam partem* » della *Comedia*. Comunque, fu bello e degno che, nell'anno dantesco, anche dal monte appenninico, ritenuto per lungo tempo fin da Lucano il più alto della catena, e su cui si posò « l'occhio grifagno », partisse una voce commemorante il santo loco ed il suo poeta.

La commemorazione semplice e severa fu tenuta la prima domenica di agosto, con questo programma: discorso del card. Mistrangelo arciv. di Firenze sui rapporti spirituali tra Dante e San Pier Damiano, lettura e commento del canto XXI del Paradiso fatti dal prof. Nicola Zingarelli, apposizione di una lapide coi versi danteschi riguardanti il monastero.

FIAT

motori marini

VITA DEL TOURING

Risultato della votazione per l'approvazione del Bilancio 1920 e l'elezione di 6 Consiglieri e di 3 Sindaci.

Nella Sede del Touring Club Italiano il 1° agosto 1920, alle ore 9, presenti il Socio nob. Luigi Origoni e i Sindaci rag. Camillo Magnocavallo, rag. G. B. Rocca, rag. Angelo Lonati si procedette allo spoglio delle schede pervenute a tutto il 30 luglio, con i seguenti risultati:

Votanti N. 13.025, dei quali:
Approvano il bilancio . . . . N. 12.987
Non lo approvano . . . . » 38

Sono eletti pel triennio 1921-22-23 a Consiglieri, i Signori:

BINDA Ing. Cav. ACHILLE . . . con voti N. 12.973
MANGIAGALLI Sen. Prof. LUIGI . » » » 12.956
RIVA Ing. Comm. ALBERTO . . . » » » 12.974
SERINA Comm. Dott. GEROLAMO . » » » 12.978
ZAFFARONI Comm. ALFREDO . . » » » 12.958
MIRA Prof. GIOVANNI . . . . . » » » 12.980

è per l'esercizio 1921 a Sindaci, i Signori:

LONATI Cav. Uff. Rag. ANGELO . » » » 12.981
MAGNOCAVALLO Rag. Cav. CAM. » » » 12.977
ROCCA Rag. G. B. . . . . » » » 12.980

Pochi voti andarono dispersi su altri nomi.

Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo e i problemi connessi.

La memoria del Consiglio del Touring, « Per l'automobile e per la bicicletta strumenti di lavoro » (pubblicata anche nelle *Vie d'Italia*) ha ottenuto larghissimo, unanime consenso. Le personalità e gli enti a cui è stata distribuita, hanno espressa la loro solidarietà con noi. Parecchie Camere di Commercio hanno trasmesso ordini del giorno e voti al Governo di completa adesione. Vari funzionari dello Stato hanno dimostrato la loro simpatia per la serenità e l'oggettività della trattazione.

Intanto a Roma si riuniva la Commissione tecnico-automobilistica presso il Ministero delle Finanze, alla quale partecipa attivamente il nostro rappresentante ing. Vandone. I risultati non sono ancora ufficialmente comunicati: si hanno tuttavia buoni affidamenti per il 1922 e su essi ritorneremo quando le notizie saranno ufficiali e concrete.

Parve però al Touring che la sua azione non dovesse cessare con la presentazione di un memoriale, per quanto nutrito e documentato e con la partecipazione alla Commissione presso il Ministro delle Finanze. In verità, anche se l'auspicata riduzione delle tasse sulle automobili, sui motoscafi, sulle moto, sui cicli dovesse verificarsi, l'opera nostra non potrebbe ritenersi esaurita; essa si rivolse sempre e si rivolge a un insieme ben più complesso.

Questi mezzi di locomozione investono una quantità di problemi formidabili e toccano parecchi argomenti da molti perfino insospettati. Per quanto notevoli possano essere i sollievi fiscali in preparazione, dovremo senza tregua proseguire nella campagna intrapresa. Non dimentichiamo che l'automobile ha nel nostro Paese una diffusione meschina, mentre è « strumento di lavoro prezioso, oltre che di nobile svago ».

Ma una infinità di altre questioni si agitano intorno al produttore ed all'utente dell'auto. Dopo l'armistizio fu una gara fra tutti i paesi per erigere barriere protettive della propria industria automobilistica. E la tendenza fu così istantanea e senza riflessione che dazi enormi sull'importazione furono applicati perfino da paesi che non producono e non produrranno una sola macchina. Cominciò la Francia, con un dazio *ad valorem* del 70 %, ridotto poi al 45 (più 10 % per tassa di lusso) espressione di un vero panico della concorrenza.

L'Italia — a suo onore — fu l'ultimo paese ad elevare i balzelli. Ma dovette pure provvedervi per non trovarsi inondata da marche straniere senza poter esportare, salvo qualche tipo di gran lusso che può trovare acquirenti d'affezione.

Così si giunse dappertutto ad un mercato automobilistico quasi chiuso, ragione per noi di gravissimo danno essendo eminentemente esportatori.

Per l'elevatezza dei dazi e le disposizioni variabilissime per i cambi, i rapporti doganali per le automobili che escono ed entrano dai confini dello Stato coperte o no da foglio trittico, si sono fatti senza pari più complicati di anteguerra e dànno luogo a continui attriti per interpretazioni delle disposizioni vigenti complicate, gravose e varianti in breve periodo di tempo.

Nè d'altra parte si sono ancora praticamente riprese le relazioni d'auto con la Germania e l'Austria: da alcuni paesi per ragioni sentimentali, da altri per ragioni amministrative. Tutto ciò porta disparità di tendenze nell'instradamento formale dei rapporti che si vanno dopoguerra rinnovando sulla traccia degli antecedenti. Per esempio, alcuni Stati hanno ripreso l'uso del libretto di passaggio in dogana (che è in sostanza un documento veramente internazionale e non da Stato a Stato, che permette di passare attraverso tutti gli Stati europei aderenti, con un solo libretto: il principio e la forma proposta dal Touring prevalsero dopo 11 anni di lavoro: il libretto cominciò a funzionare nel 1914) mentre altri non l'hanno ancora adottato. Le dogane ai numerosi posti di confine dello stesso paese, insufficientemente edotte, applicano spesso concetti diversi. Questa situazione di incertezza, provoca talora gravi conseguenze

data l'altezza attuale dei dazi. Bisogna quindi tornare alla situazione normale al più presto.

Ma il problema dell'automobile, con lo sviluppo grandioso verificatosi, è collegato con altri punti urgenti e formidabili: con la strada, anzitutto, con le sue segnalazioni, con la circolazione nazionale ed internazionale e così via. Sono questioni che toccano la legislazione di base e le sue derivazioni: decreti, circolari ministeriali, funzionamento degli uffici, interpretazioni, giurisprudenza. È un insieme grandioso di studi, di lavoro diligente e illuminato che potrebbe indirizzare privati, funzionari, Governo e Parlamento, purchè condotti con severa costanza e con serena oggettività.

***

In campi diversi, a difesa di interessi vari o per propaganda di idee e di tendenze sono man mano sorti in Italia organismi speciali. Segnaliamo alcuni clubs automobilistici ricchi di mezzi e di soci, specialmente a Milano e Torino: l'Automobil Club d'Italia che li federa specialmente per le statuizioni sportive; l'Unione Fabbriche Automobili, potente associazione di costruttori; l'Associazione italiana fra gli industriali della gomma, dei conduttori elettrici e affini; l'Associazione Nazionale del Ciclo, Motociclo ed accessori; l'Associazione italiana automobile, sue parti, ed accessori; e altre ve ne sono. Così la moto ha il Moto Club d'Italia, Moto Clubs regionali e locali, ecc.

Queste attività non sempre seguono direttive coordinate in singole questioni, per tendenze proprie o per insufficienza nell'istruire determinati problemi di cui si dimenticano le connessioni: talvolta sorgono conflitti di interessi, tal altra si disperdono energie quando il fine da raggiungere è comune. Tutte le Associazioni poi hanno molto spesso uno scopo finale: far sentire la propria voce a Roma, influire sul Governo dimostrandogli la bontà di una tesi, e così via.

Ora il Touring ha ritenuto che i suoi antichi precedenti, la sua serietà, la sua attività costante, la sua indipendenza da tendenze particolaristiche, potevano renderlo degno di riunire queste forze in un'unica voce, in un consesso cioè da creare presso la propria Sede, ove tutti coloro che si occupano dei problemi riguardanti le automobili, si costituiscano in un organo consultivo permanente che possa presentare al Governo il riflesso della vita del Paese. In sostanza si tratta della creazione di una commissione, ma i precedenti del Touring sono tali da permettergli di usare questa parola senza tema che essa desti il solito sorriso di scetticismo. Chiamare dei serii e competenti rappresentanti di legittimi interessi e di ideali progressi, guidandone l'affiatamento con mezzi e sistemi pratici, è dar nascimento a un organismo vitale. Però una condizione essenziale di efficacia è la partecipazione, ad esso, degli Alti Funzionari dei Ministeri interessati.

Bisogna che il Governo abbia in questo consesso alcuni suoi fiduciari i quali si sentano in un semenzaio di iniziative e di uomini aperti a tutti i progressi e nella sede ove possano trovare una larga documentazione di una gran parte dei problemi più interessanti. Tali fiduciari, scelti fra quegli Alti Funzionari che meglio possano essere capaci di valutare questi gravi problemi, saranno tramite prezioso delle idee antesignane presso chi le falcidierà, ma non potrà astenersi dal prenderle in considerazione circondate dai giusti loro presidi.

Ora il Governo che apprezzò sempre l'opera del Touring, aderì di buon grado alla proposta fattagli e già vennero nominati nella nuova Commissione i rappresentanti dei Ministeri delle Finanze e dei LL. PP.

Il nuovo organismo che ora verrà costituito potrà quindi servire anche al Governo, come consulente bene edotto della realtà delle cose ed informarlo delle tendenze nazionali ed internazionali per intonare all'occorrenza provvedimenti di diversa indole già prima di emetterli, onde nella misura del possibile possano riuscire più accetti e rappresentino sotto un certo aspetto la fusione di desiderata che, non posti prima in contatto, potrebbero anche essere non messi in conto od inutilmente oppugnati.

Il Touring ha perciò la viva fiducia di aver reso un nuovo servigio alla buona causa dell'automobilismo e all'interesse del Paese.

È bene che tutte le forze sane si uniscano, è ottima cosa che gli alti rappresentanti del Governo seguano da vicino le esigenze degli industriali e del pubblico, sentano le varie tendenze, partecipino alla vasta attività che si svolge all'estero. Solo in quest'ultimo campo particolare, ma importantissimo, gli ammaestramenti saranno senza dubbio grandissimi.

Perchè, ad esempio, i nostri Funzionari non dovrebbero avvicinare l'*Alliance Internationale de Tourisme*, ove le questioni doganali, stradali, di circolazione, fiscali, ecc., vengono esaminate attraverso gli ordinamenti dei vari Stati? Perchè non l'Associazione Internazionale degli Automobili Clubs riconosciuti? Perchè non dovrebbero essi partecipare alla prossima Conferenza Internazionale della Circolazione Stradale di cui si è fatto iniziatore l'Automobile Club di Francia?

Noi speriamo in un tempo relativamente breve di risolvere anche questi interrogativi. Non diversamente accadde per la nostra Commissione Miglioramento Strade. Essa fu dapprima quasi puramente sportiva, divenne poi soprattutto tecnica ma si ebbe gran cura di mantenervi sempre elementi sufficienti a darle agilità ed arditezza. Guidata con criteri di ambiente vivaci, ma senza impazienze, attirò le simpatie non solo dei tecnici ridesti ai nuovi studi, ma anche degli amministratori dello Stato e delle Provincie pervasi dall'interesse del rinnovamento della viabilità.

Così in un periodo di circa vent'anni questa Commissione divenne un centro di propaganda rispettato, insinuante, del tutto originale e la cui attività complessa raggiunge effetti che non è troppo chiamare meravigliosi.

Al classico Congresso della Strada di Parigi (1908) il nostro Governo non intervenne, ma il Touring sì: e a forza di premere si ottenne poi la simpatia governativa pel successivo Congresso di Bruxelles (1910) e finalmente l'intervento ufficiale di Stato a quello di Londra (1913). Per quello di Madrid del 1923 la nostra Commissione collabora strettamente colla D. G. di Ponti e Strade perchè l'Italia vi faccia buona figura.

Anche col nuovo organismo speriamo perciò di intensificare e di meglio dirigere il movimento di opinione pubblica già così notevolmente manifestatosi, in modo che esso si rifletta nei miglioramenti tanto auspicati e nell'applicazione di postulati ormai accettati altrove. Delle sue risultanze il Touring sarà grato a quelle Rappresentanze che esso sta ora sollecitando e che certo gli verranno cordialmente dalle organizzazioni interpellate.

Intanto segniamo la data di costituzione di questa Commissione come una delle espressioni migliori dell'attività del nostro Sodalizio.

Touring Office di Bologna e di Trieste.

I signori Soci, e in particolare quelli di Bologna e di Trieste, sono informati che a partire dal 1° ottobre prossimo, cessa, per ragioni amministrative, il funzionamento dei Touring Offices affidati alla Ditta Licinio Cappelli a Bologna e a Trieste. I Soci quindi sono pregati di corrispondere direttamente con la Sede tanto per iscrizioni che per ordinazioni e versamenti.

Per la propaganda: un magnifico premio.

La nostra Direzione si è vivamente preoccupata della necessità di intensificare la propaganda per ottenere un numero sempre maggiore di iscrizioni a Socio del Touring ed all'uopo, fidando particolarmente sull'opera attiva ed intelligente dei propri Consoli, ha iniziato la diffusione di un buon numero di strumenti di propaganda (cartelli, serie di cartoline, ecc.), ha istituiti particolari premi di benemerenza per coloro che procurano anche un piccolo numero di Soci (distintivo a spilla per la presentazione di 5 Soci).

Strumento di primo ordine per la propaganda sarà indubbiamente l'*Annuario Generale del Touring*, ediz. 1921-22, la cui gratuita diffusione a tutti i Soci costituirà uno sforzo che non potrà non essere apprezzato dal vasto pubblico dei nostri Associati e procurerà al Sodalizio un grande numero di nuove adesioni. E ciò tanto più che la distribuzione dell'*Annuario* viene ad aggiungersi agli altri vantaggi riservati ai Soci, quali: gratuita distribuzione annua di otto fogli dell'*Atlante Stradale;* invio, col semplice concorso alle spese di rilegatura e raccomandazione (L. 7,50), dei due volumi della *Guida d'Italia « Le Tre Venezie »* (essa rappresenta un valore commerciale di L. 80); la concessione a prezzo tenuissimo della presente *Rivista « Le Vie d'Italia »*. Tali vantaggi vanno ad aggiungersi ai numerosi ribassi praticati di Ditte importantissime, alle facilitazioni derivanti dagli affiliamenti al Touring, ai servizi di interesse generale che in grande numero il Sodalizio organizza.

Per l'avvenire sarà fatto ogni sforzo per dare a titolo assolutamente gratuito, senza chiedere il più piccolo supplemento, ogni pubblicazione del T., in modo da ridurre i versamenti che i Soci debbono fare a due sole cifre: la quota (L. 10) e l'abbonamento (non obbligatorio, ma pure consigliatissimo, tranne il caso di più Soci nella stessa famiglia) alla *Rivista,* L. 12.

Ma poichè grandemente interessa dare un rapido ed importante impulso alla ricerca di nuovi Soci, **la Direzione del Touring Club Italiano ha deliberato di fare omaggio a tutti coloro che si associeranno al Touring per l'anno 1921, a partire dal 1° Agosto, Otto Fogli dell'Atlante Stradale che furono gratuitamente inviati ai Soci del 1920. Tale invio verrà effettuato immediatamente al ricevere dell' importo della quota di associazione.**

L'importanza del dono non è costituita soltanto dal fatto che gli otto fogli vengono attualmente venduti a L. 7,60, ma anche da ciò, che essi rappresentano la Carta turistica per eccellenza indispensabile a chiunque debba per ragioni di diporto o di lavoro percorrere le ferrovie e le rotabili del nostro Paese. Essi sono la prima puntata della Carta in 56 fogli di tutta Italia, e sarebbe veramente peccato che di essi fossero sprovvisti i Soci che cominciano ora a far parte del Sodalizio.

I Fogli predetti hanno i seguenti titoli: 1° *Aosta-Losanna;* 2° *Domodossola-Interlaken;* 3° *Como-Gottardo;* 9° *Susa-Briançon;* 10° *Torino-Vercelli;* 11° *Milano-Alessandria;* 16° *Nizza-Cuneo;* 17° *Porto Maurizio.*

Siamo certi che il simpatico e notevole premio che noi forniamo a coloro che vorranno oggi dimostrarci la propria simpatia per il programma e l'azione del nostro Sodalizio, varrà ad agevolare grandemente l'opera di propaganda che mira a dare al Touring una cifra di aderenti tale da permettergli un sempre più vasto e sicuro campo d'azione ed una sempre maggiore autorità nell'ambito nazionale ed internazionale.

Segnalazioni ai passaggi a livello.

Come è noto, l'Amministrazione ferroviaria, per giuste ragioni di economia, sta attuando una notevole diminuzione di custodia di passaggi a livello: a tenore di una recente disposizione di legge, buon numero di essi vengono man mano classificati tra gli aperti o incustoditi (e sono quelli che presentano determinati caratteri di visibilità a distanza). Ora è stato provveduto perchè essi vengano tosto segnalati oltre che con avviso sulla linea come attualmente, con un duplice cartello delle Ferrovie dello Stato e del Touring, a circa 250 metri di distanza dalla linea, tanto da una parte che dall'altra. I due cartelli sovrapposti l'uno all'altro, sullo stesso sostegno, sono molto visibili. Per certi passaggi più frequentati si sono adottate segnalazioni particolarmente appariscenti.

Una larghissima diffusione di un chiaro stampato informativo delle FF. SS. coi disegni dei cartelli e i suggerimenti prudenziali del caso, sta per essere fatta dal Touring nelle zone ove si vanno aprendo tali passaggi, inviandolo alle Autorità, alle associazioni sportive e d'ogni altro ordine, specialmente operaie e popolari in genere, alle scuole, ai parroci, ai capi d'industrie (perchè ne facciano distribuzione agli operai), alle Società di trasporti automobilistici, *garages*, alberghi, osterie, ecc. Per gli stranieri circolanti in auto gli avvertimenti opportuni e i disegni delle segnalazioni saranno dal Touring uniti senz'altro ai fogli trittici ad essi rilasciati per l'entrata in Italia per ottenere l'esenzione dal deposito del dazio doganale, pel tramite delle associazioni turistiche internazionali.

Attività benefiche dei nostri Soci.

Per iniziativa del nostro attivissimo Console di Bologna, Antonio Pezzoli e dei suoi colleghi di quel Consolato, in occasione del *raid* Baracca fu raccolta la somma di L. 1000, quale premio per gli aviatori che fossero passati più dappresso al punto di controllo di Bologna. Per iniziativa del Corpo Consolare stesso, il R. Commissario di Bologna concorse alle manifestazioni in onore dei valorosi aviatori con l'assegnazione di una medaglia d'oro. Essa fu dal Comitato Organizzatore di Lugo assegnata alla Famiglia del compianto Ten. Pasquale Liberi, eroicamente caduto a Mestre. Alla medaglia fu apposta la seguente epigrafe: *Alla memoria — Del ten. Liberi Pasquale — Che dai patrii cieli sorvolati — Cadde per la gloria — Della più grande ala d'Italia — Il Comune di Bologna — 19 giugno 1921.*

Segnaliamo l'atto generoso e gentile dei nostri consoci di Bologna che così degnamente seppero rappresentare il T. nella gloriosa gesta dell'aria e che trovarono il modo di onorare un giovane ardimentoso e sfortunato pioniere dell'aviazione, degno figlio di quella terra d'Abruzzo che diede all'Italia il suo grande Poeta, condottiero, navigatore dell'aria.

ESCURSIONE NELLA TOSCANA E NELL'UMBRIA

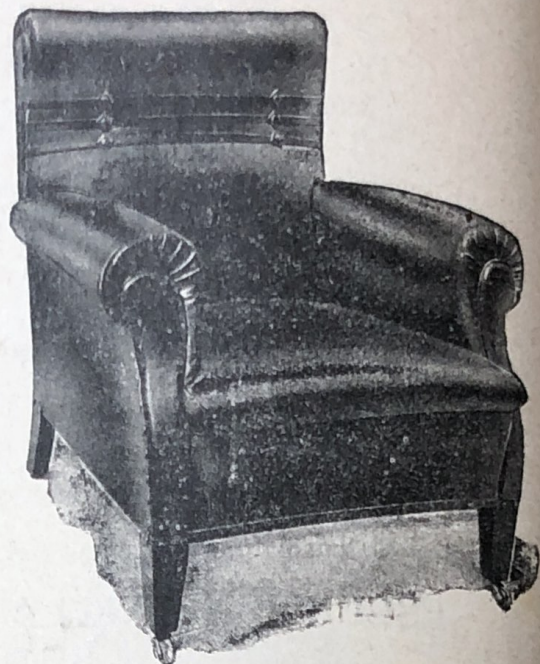
(18-26 Settembre 1921).

L'escursione in Toscana ed in Umbria, che il Touring indice tra i suoi Soci per la seconda metà del prossimo settembre, ha un carattere affatto speciale e diverso dalle Grandi Escursioni effettuate negli ultimi anni. Si tratta di condurre una non troppo numerosa comitiva a visitare due delle più belle ed insigni regioni d'Italia, uscendo un po' fuori dalle strade maestre battute dal turismo internazionale, per ricercare invece alcuni tratti di paese meno conosciuti ed alcune città meno frequentate, e che pure riveleranno ai gitanti insospettate bellezze naturali ed incomparabili tesori d'arte. A molte di queste città la ferrovia non giunge, e però la gita sarà fatta in automobile. Sia per questo, sia perchè le possibilità logistiche dei luoghi di tappa sono assai limitate, sia ancora perchè la natura dei monumenti e delle opere d'arte da visitare non consente eccessivi affollamenti, si è dovuto restringere a *novanta* il numero delle iscrizioni.

Le regioni che si visiteranno sono di quelle in cui la nostra meravigliosa terra serba riunite in uno dei suoi complessi più ricchi e più armoniosi e le bellezze del suo suolo generoso, e le vestigia della sua storia millenaria e i capolavori della sua arte divina. Entro il medesimo cerchio d'orizzonte stanno i grandi massi quadrati con cui gli antichissimi Etruschi eressero le mura delle loro potenti città, e le cattedrali marmoree in cui il medio evo creò i più gentili miracoli della sua arte; accanto alle torri ed ai merli minacciosi dei palazzi comunali insanguinati da lotte fratricide, sorride l'umana serenità dell'aureo Rinascimento. Gli stessi luoghi ridestano alcuni tra i più dolci ed i più fieri versi di Dante e insieme le note più amorose e più gloriose del francescano Cantico delle Creature. E tutt'intorno ai monumenti del passato vive la vita d'oggi, coi suoi spettacoli riconfortanti di lavoro e di progresso: dai *soffioni* di Larderello che le macchine imprigionano per trarne energia elettrica, ai preziosi vigneti che sulle pendici del Chianti maturano il celeberrimo vino; dalle miniere del Massetano onde si cavano quei metalli di cui la natura è stata così avara all'Italia, alla verde distesa della Val di Chiana, trasformata da malsana palude in ubertosa campagna. E poi le città: San Gimignano e Volterra, Massa e Pienza, Montepulciano e Chiusi, Perugia ed Assisi, e Siena, ed Arezzo, e Firenze: ogni nome è un mondo.

La visita — per quanto l'escursione duri 9 giorni — sarà rapida, ma basterà per dare ad ogni gitante un'idea precisa dei singoli luoghi e di tutta la regione. Poichè questo è l'intento della gita: se i partecipanti debbono, per ragioni di forza maggiore, essere in numero limitato, ciascun d'essi dovrà però, di ritorno dal suo viaggio, diventare presso i parenti, gli amici, i consoci un illustratore e un propagandista di questo genere di turismo, che rivela agli Italiani stessi le bellezze anche più recondite delle regioni d'Italia. Gli stranieri già da tempo sono avvezzi a visitarle e ad ammirarle; e noi rivolgiamo questo appello agli Italiani, affinchè non le ignorino più a lungo. Perchè in avvenire altre ed altre schiere di turisti nostri percorrano le medesime vie, il Touring indice questa escursione, ed è sicuro che ogni partecipante ne trarrà un godimento profondo e ne serberà un ricordo incancellabile.

Il *programma particolareggiato* è a disposizione dei Soci che ne fanno richiesta. La quota, che comprende tutto il percorso da Firenze, alloggio, vitto ed ogni altra spesa, ammonta a L. 600.

I biglietti di viaggio (andata e ritorno) fino a Firenze hanno la validità di 20 giorni e godono del ribasso del 30 % sul prezzo ordinario.

RIBASSI E FACILITAZIONI PER I SOCI DEL T. C. I.

OTTAVO ELENCO

(a tutto il 5 agosto 1921)

DITTE COMMERCIALI.

FIRENZE.

Abiti e mantelli per signora. — Giulia Zavataro Franci (p. Antinori, 2): 15 % (indistintamente per abiti e mantelli per segnora).

Biancheria, Calzetteria, Cravatte, ecc. — G. Spooner (v. Tornabuoni, 5): 5-10 % (guanti, calzetteria, cravatte, maglieria, biancheria).

MANTOVA.

Articoli da pesca. — Lamberti Francesco (v. Pescheria, 13): 10 % (articoli da pesca sia per mestieranti che dilettanti).

MILANO.

Medicinali. — Farmacia Leonida Trevisan (v. Galileo Galilei, 9): 10 % (preparazioni medicinali e specialità farmaceutiche).

Profumeria. — Vita & Tecchi (v. Torchio, 4): 10 % (art. profumerie).

Stampe. — F.lli Penco (v. Lanzone, 31): 33 1/2 (panorami danteschi; raffiguranti il viaggio di Dante all'Inferno, Purgatorio, Paradiso).

Vetrofania. — Fabbrica Italiana Vetrofania (v. Tiraboschi, 6): 10 % (sugli acquisti).

PERUGIA.

Pneumatici, Articoli moto-ciclo. — U. Buraglini & C. (c. Cavour, 26): 5 % (pneumatici, articoli auto); 10 % (pneumatici, articoli moto-ciclo).

SALERNO.

Materiale automobilistico. — Antonio Santoro (piazza della Libertà, Palazzo Conforti): 10 % (materiali automobilistici); 5 % (gomme).

SIENA.

Farmacia. — Bizzarri Bindo (viale Vitt. Eman. II, 12). 5 % (specialità medicinali); 10 % (ricette magistrali).

Calze, Cravatte, Lingerie, Seterie, ecc. — Scatizzi Enrico. 5 % (cravatte, calze, calzini, maglierie, seterie, lingerie pizzi, ricami, guanti, ecc.).

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

TERZO ELENCO (1)

(a tutto il 6 agosto 1921)

AQUILA: *Albergo Ristorante Italia*, Corso Vitt. Eman. II, 79, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 5 %.

ARONA (Novara): *Hôtel Ristorante Giardino*, Via Cavour, 1, Cat. C. Camere 7, letti 10; sconto 10 %.

AURONZO (Belluno): *Hôtel Auronzo*, Cat. A. Camere 50, letti 90.

BELLAGIO (Como): *Albergo Ristorante Svizzero*, Via Vitt. Eman., 60, Cat. C. Camere 17, letti 24; sconto 5 %.

BETTOLA (Piacenza): *Albergo Agnello*, Piazza Cristoforo Colombo, Cat. C. Camere 6, letti 8; sconto 5 %.

BIBBIENA (Arezzo): *Hôtel Ristorante Amorosi*, Cat. C. Camere 16, letti 22; sconto 10 %.

BORGO S. DALMAZZO (Cuneo): *Albergo Delfino*, Via Umberto I, 13, Cat. C. Camere 10, letti 12; sconto 5 %.

BORMIO (Sondrio): *Albergo della Posta*, Via Indipendenza, 27, Cat. B. Camere 45, letti 54.

CAPRAROLA (Roma): *Albergo Vignola*, P. Vignola, Cat. B. Camere 16, letti 24; sconto 10 %.

CARONNO MILANESE (Milano): *Albergo Ristorante del Gallo*, Via Vitt. Eman., 9, Cat. C. Camere 7, letti 8; sconto 10 %.

CORTINA D'AMPEZZO (Trento): *Hôtel de la poste*, Via Vitt. Eman. III, 20, Cat. B. Camere 70, letti 40; sconto 5 %.

ERBA (Como): *Albergo Ristorante Erba*, Via Vitt. Eman., 2, Cat. C. Camere 8, letti 14; sconto 10 %.

FIRENZE: *Hôtel Parlamento*, Piazza S. Firenze, Cat. B. Camere 85, letti 120; sconto 10 %.

FOLIGNO (Perugia): *Moderno Hôtel Poledrini*, Viale Trento Trieste, 17, Cat. C. Camere 24, letti 32; sconto 10 %.

GOSSENSASS (Alto Adige): *Gross Hôtel Gröbner*, Cat. A. Camere 180, letti 250; sconto 10 %.

GRAGLIA (Novara): *Albergo Cuccagna*, Via Umberto I, 5, Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 10 %.

INNICHEN (Alto Adige): *Hôtel Grauer Bär*, V. Palazzo, 120, Cat. B. Camere 25, letti 45; sconto 10 %.

IVREA (Torino): *Albergo Dora & Scudo di Francia*, V. Costantino Nigra, Cat. B. Camere 28, letti 34; sconto 10 %.

LAVARONE (Trento): *Grand Hôtel du Lac*, Cat. B. Camere 62, letti 88; sconto 10 %.

LAVENO (Como): *Albergo Ristorante Italia*, Cat. C. Camere 20, letti 30; sconto 10-%.

LECCO (Como): *Hôtel Croix de Malte et Italie*, P. Garibaldi, 6, Cat. B. Camere 23, letti 33; sconto 10 %.

LEVANTO (Genova): *Hôtel Stella d'Italia e Savoia*, Cat. B. Camere 50, letti 80

MENAGGIO (Como): *Albergo Ristorante Corona*, Largo Cavour, Cat. C. Camere 25, letti 35; sconto 10 %.

MILANO: *Hôtel Roma*, Corso Vitt. Eman., 7, Cat. B. Camere 50, letti 75; sconto 10 %.

MILANO: *Hôtel Fontana*, Piazza Fontana, Cat. C. Camere 32, letti 50; sconto 10 %.

MONDOVÌ BREO (Cuneo): *Albergo Tre Limoni d'Oro*, Piazza Cesare Battisti, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

MONTECARLO (Princ. Monaco): *Hôtel Restaurant Terminus*, P. della Stazione, Cat. B. Camere 55, letti 80; sconto 10 %.

MORTARA (Pavia): *Albergo Ristorante Bottola*, C. Garibaldi, Cat. C. Camere 12, letti 16; sconto 10 %.

MÜHLBACH (Alto Adige): *Grand Hôtel Bad Bachgart*, Cat. A. Camere 90, letti 120; sconto 10 %.

NERVI (Genova): *Grand Hôtel Pension Nervi*, P. Vittorio Emanuele II, Cat. B. Camere 50, letti 70; sconto 10 %.

NUORO (Sassari): *Albergo Grande Italia*, Via F. D. Guerazzi, 4, Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 10 %.

ORMEA (Cuneo): *Hôtel des Alpes*, Via Nazionale, Cat. B. Camere 30, letti 49.

OSPEDALETTO LODIGIANO (Milano): *Albergo del Sempione*, Via Balbi, Cat. C. Camere 7, letti 9; sconto 10 %.

PALLANZA (Novara): *Hôtel Belle Vue*, Largo Lago, Cat. B. Camere 52, letti 84; sconto 10 %.

PESCARA (Chieti): *Grand Hôtel*, Via Vitt. Colonna, Cat. B. Camere 60, letti 81; sconto 5 %.

PIACENZA: *Albergo Croce Bianca*, Via Romagnosi, 16, Categoria B. Camere 30, letti 45; sconto 5 %.

PIACENZA: *Albergo Leon d'Oro*, Via Mazzini, 35, Cat. C. Camere 24, letti 30.

PIACENZA: *Hôtel S. Marco*, Via S. Marco, Cat. A. Camere 40, letti 60

POGGIO RUSCO (Mantova): *Albergo Leon d'Oro*, Via Maggiore, Cat. C. Camere 14 ,letti 18.

PORTO CERESIO (Como): *Albergo Ristorante Stazione*, Cat. B. Camere 11, letti 22; sconto 10 %.

PRACCHIA (Firenze): *Albergo Pensione Fiornovelli*, Via Nazionale, 27, Cat. B. Camere 55, letti 95; sconto 25 %.

PREDAZZO (Trento): *Hôtel Predazzo*, Via Regina Elena, Categ. B. Camere 40, letti 50.

ROVERETO (Trento): *Albergo Rovereto*, Via Carlo Rosmini, 24, Cat. B. Camere 27, letti 35; sconto 10 %.

SALUZZO (Cuneo): *Grand Hôtel del Gallo*, Via Savigliano, Cat. B. Camere 42, letti 63; sconto 10 %.

S. BERNARDINO (Svizzera): *Albergo Ristorante già Ravizza*, Cat. B. Camere 60, letti 80; sconto 10 %.

SANREMO (P. Maurizio): *Hôtel Gran Bretagna*, Via Vitt. Eman., 38, Cat. C. Camere 25, letti 30; sconto 10 %.

---

(1) *Vedi norme per l'affiliamento a pag. 761 della Rivista di Luglio.*

Un benemerito dell' idea latina: André Maurel

Il « Premio del Campidoglio », destinato alla migliore pubblicazione di indole franco-italiana, è stato quest'anno conferito ad André Maurel.

Chiunque conosca, anche in parte, l'opera del chiaro scrittore francese, e ne sappia apprezzare il valore agli effetti dei rapporti spirituali e della fattiva, sincera collaborazione fra i due Paesi, non potrà che compiacersi del verdetto della Commissione.

Il Maurel è veramente un benemerito dell'amicizia franco-italiana, di quella amicizia, intendiamo, che non si limita ai brindisi freddamente ponzati ed alle sterili manifestazioni delle cerimonie ufficiali, ma che si esplica assiduamente, con autentico intelletto d'amore, nella ricerca e nella cura dei valori che contribuiscono alla conoscenza ed alla stima reciproca, alla eliminazione dei malintesi formali che non chiariti a tempo degenerano in dissidi sostanziali insanabili, all'avviamento, infine, delle genti di buona volontà e d'onesto animo ad un avvenire comune prosperoso e tranquillo.

André Maurel può e deve vantare fra l'altro ai nostri occhi ed al nostro cuore di italiani un grande merito: quello d'essersi fatto, di fronte agli innumeri nostri detrattori esotici, assertore fervido, convinto e convincente, dell'altissimo contributo recato durante la guerra alla causa comune, dal valore e dall'insuperato spirito di sacrificio dei nostri soldati.

È stato infatti con intima, profonda commozione che in uno dei suoi ultimi libri noi abbiamo letto questa vigorosa, recisa affermazione: « Je ne crois pas qu'il y ait eu sur toute la ligne européenne de plus terrible front, qui demandât plus de volonté et de force d'âme à ses conquérants ».

Leggere « Paysages d'Italie » (De Trente à Trieste) XIII capitolo. Il fronte cui il Maurel ha voluto alludere è il Carso, l'atroce, sinistro Carso passato ormai alla storia come una mostruosa divinità barbarica, mai sazia di sangue e di sacrifici umani.

Mirabile libro, questo, del Maurel — note e ricordi di un pellegrinaggio compiuto con anima d'artista e con gratitudine di spirito generoso, per la coorte gloriosa di coloro che una fede superiore sospinse serenamente verso il supremo sacrificio.

Bisogna aver vissuta la tragedia carsica per apprezzare sufficientemente la sensibilità senza affettazione, l'acutezza e l'esattezza delle osservazioni del Maurel sulla natura di quel nostro tremendo tratto di fronte; bisogna aver vissuta la lotta orrenda sulle petraie aride, nel fango tenace e nelle malsicure trincee, per ammettere che pochi, come questo scrittore, hanno saputo rendersi conto degli ostacoli immani sfidati e superati dalle milizie italiane.

Un breve capitolo il Maurel ha scritto sulla nostra indimenticabile, eterna settimana di passione bellica; ma un capitolo che vale per sè solo tutto un pregevole libro e che deve conciliare, ripetiamo, all'autore la nostra più viva gratitudine.

Noi vorremmo che questo volume dei « Paysages d'Italie » divenisse popolare in Italia — all'Estero ha già pensato, con gli intendimenti patriottici che costituiscono il suo migliore patrimonio morale — l'E.N.I.T., il quale cura da tempo la diffusione di tutte le belle opere sull'Italia scritte dal Maurel: *Petites villes d'Italie, Paysages d'Italie, Un mois à Rome, L'art de voyager en Italie*, ecc.

In questa sua escursione da Trento a Trieste, l'eminente letterato francese, seguendo il metodo già addottato per rendere più efficacemente le impressioni avute nelle altre città d'Italia, ha ricordato d'essere, ad un tempo, erudito e poeta, storico ed artista.

Così, in uno con l'esaltazione delle bellezze naturali, egli ha rievocato le vicende eroiche, tristi e liete, gloriose ed ingloriose, che si sono succedute a traverso i secoli nelle città visitate; ha parlato delle manifestazioni artistiche insigni di cui ancora oggi recano vivide tracce i nostri più piccoli borghi; ha cantata, con squisito senso di poesia, la bellezza della nostra terra nordica, lo spirito di italianità altamente affermato nei tempi, la fede incrollabile nel ritorno alla grande Patria comune.

Da Trento a Trieste, è tutto un inno alla grandezza ed alla inarrivabile suggestione dell'idea latina espressa dal seno dei comuni che nacquero nel glorioso passaggio delle aquile romane: il meraviglioso lago di Garda; Trento che vide le orde austriache in fuga disperata verso il nord; Merano, benedetta dalla natura e mèta gioiosa di serena letizia; le Dolomiti candide sotto il più puro cielo; e Belluno e Udine e Cividale che seppero gli orrori dell'invasione ed il trionfo della liberazione; Bassano e l'epica difesa del Grappa che salvò l'Italia, ma che salvò anche l'Intesa; Gorizia gloriosamente mutilata, Aquileia, composta nella maestosità delle sue sacre reliquie e nell'intangibilità della sua essenza latina, ed infine Trieste, l'agognata Trieste, la fedelissima di Roma, la beneamata di ogni cuore italiano.

Così il Maurel ha sentito e sente l'amicizia franco-italiana; così coopera al rinsaldarsi della solidarietà latina questo buon francese che non vede nell'Italia la rivale, ma la sorella preziosa della sua nazione.

Opera benemerita, indubbiamente, sarebbe quella di un editore italiano che curasse la traduzione dei libri sull'Italia scritti dal pubblicista eminente, amico del nostro paese. Certo gioverebbe meglio al popolo la lettura di simili opere, che la mala suggestione delle volgari salse pornografiche, di cui è imbrattato il mercato librario italiano.

Osiamo intanto formulare questo voto e questa speranza. Può darsi che un giorno o l'altro, l'uomo di buona volontà e di spirito più nobile ed italiano che bottegaio, si riveli.

ARRIGO FACCHIA.

NOTIZIE ED ECHI

Il regime fiscale e le biciclette a motore.

Abbiamo avuto più volte occasione di trattare su queste colonne il problema della applicazione dei motori ausiliari alle biciclette, e di valutarne l'importanza per i benefici che esso può apportare nelle ordinarie esigenze della vita civile. Ci sembra ora opportuno considerare l'argomento nei rapporti col fisco, giacchè ci risulta che molti tentativi fatti da privati di adattare al classico sistema di trasporto individuale il motore di sussidio, non furono portati a compimento per l'enormità della tassazione, che, per la potenza di cui sono capaci questi motori, oscilla fra le 150 e le 200 lire annue. Una tassazione quindi di carattere proibitivo per la più parte di coloro cui è destinata questa applicazione. Inutile aggiungere poi che le formalità burocratiche sono così fastidiose ed implicano una così grande perdita di tempo, da creare un notevole ostacolo al libero sviluppo della interessante novità. Ora se si considera che la bicicletta a motore è diretta a soddisfare, più che scopi di divertimento, le esigenze di lavoro per una numerosa classe di persone di posizione modesta, non sembra eccessivo il chiedere che l'argomento che la riguarda nei rapporti del fisco venga considerato con criteri di praticità e di equità. I quali secondo chi scrive dovrebbero portare alla completa libertà di applicazione senza vincoli d'esame e di prova, e con leggero aumento sulla tassa delle biciclette comuni, quando la potenza del motore applicatovi non superi un cavallo effettivo.

A questo risultato si dovrebbe giungere anche per logica analogia colle disposizioni regolamentari che reggono il servizio delle caldaie a vapore, per le quali è stato da tempo deciso l'esonero da prove e collaudi governativi per gli apparati semplici, di piccole dimensioni e funzionanti sotto pressione limitata. E si consideri che il pericolo di un generatore a vapore piccolo e funzionante a pressione ridotta è certamente maggiore di quello che può presentare una bicicletta comune provvista di motore ausiliare di 1 cavallo, il quale tra l'altro non può consentire una velocità di trasporto in piano superiore ai 35 km.-ora. Ciò prova quanto sia legittima la richiesta che viene fatta e che costituirebbe un notevole impulso a rendere frequente una applicazione, che può portare alle classi lavoratrici notevoli vantaggi, e che offre allo sport igienico del biciclo un grande sussidio.

Anche la valutazione della potenza di questi piccoli motori ausiliari deve essere fatta con norme speciali, dacchè le formule in uso per calcolare il lavoro dei motori per motocicli e per le vetture automobili non rispondono allo scopo della necessaria esattezza quando la cilindrata si riduce fortemente.

Motociclette economiche.

Abbiamo illustrato nel numero ultimo della *Rivista* un tipo di ruota motrice ausiliare applicabile alle comuni biciclette. L'interessante problema del mezzo di trasporto semplice, economico e veramente pratico sembra genialmente risolto anche dalle piccole macchine complete, espressamente costruite per l'uso cui sono destinate, meno ingombranti e più agili e meno dispendiose delle motociclette a motore.

Diamo qui l'illustrazione di una piccola macchina, il *Velauto*, che riunisce vantaggiosamente tutti i pregi della motocicletta e della bicicletta e presenta una quantità di originalità tecniche che meritano di essere attentamente considerate.

Questa minuscola motocicletta è fornita di un motore di 1 HP e 1/4 a quattro tempi dolce e leggerissimo la di cui forza è utilizzata completamente senza dispersioni, senza intermediari, ciò che permette di superare le salite, giacchè al massimo di semplicità è uni-

to il minimo peso (30 chili). L'accensione è ad alta tensione con un magneto semplicissimo e di facile smontaggio. La lubrificazione è automatica. Il raffreddamento ad aria canalizzata dalle orecchie del cofano. La trasmissione è positiva a catena, funzionante a piccola velocità grazie al demoltiplicatore; le sospensioni anteriore e posteriore lavorano alla trazione, a doppia molla antivibratoria.

È provveduta di piccole ruote di 50 cm. con due freni, quello anteriore che agisce sul cerchione della ruota, e quello posteriore a pedale a nastro. Il serbatoio contiene 3 litri di benzina sufficienti per 200 km., ed è questo un consumo minimo: anche la lubrificazione non richiede più di 100 grammi di olio ogni 100 km.

Un nuovo tipo, a cui sembra schiudersi il migliore avvenire è il *Super-Velauto,* della forza di 2 HP 1/2 a due tempi, che oltre ai vantaggi del *Velauto* di cui sopra, ha quello di superare anche le più forti salite, e di essere molto veloce.

Il Belgio e il mare.

Non deve passare inosservato lo sforzo che il Belgio compie allo scopo di affermarsi sempre più come potenza marittima. La piccolezza del territorio belga e l'attività e la densità della popolazione fanno sentire a quel paese vieppiù la necessità di espandere oltre mare le proprie industrie e i propri commerci.

Sono noti gli sforzi che da tempo il Belgio va compiendo per liberare la Schelda dalla servitù che l'Olanda vi ha imposto a danno di Anversa: oggi, poichè la soluzione del problema per la via principale sembra debba procrastinarsi per un tempo non prevedibile, si cerca di girare la difficoltà e di fare di Anversa un centro mondiale di traffici. Si vuol fare di Zeebrügge, che durante la guerra fu stazione di sottomarini tedeschi, l'avamporto di Anversa, togliendo così ogni importanza all'accesso ad Anversa per la Schelda, che è asservito alle esigenze olandesi. Il raccordo avverrebbe tutto in territorio belga, mediante un grande canale al quale si collegherebbero anche Gand e Bruges.

Notevoli miglioramenti si introdurranno poi nel porto di Anversa, migliorandone le banchine, sistemando nuovi accessi, attrezzando meglio e più modernamente le calate, in modo che Anversa possa far fronte ad un traffico che si prevede dovrà sempre più intensificarsi, specie se vi farà capo il movimento della regione renano-westfalica, mediante un collegamento migliore con quell'importante centro di vie d'acqua e di traffici che è Ruhrort.

Anche di Ostenda, che fin qui fu celebrata soprattutto come stazione balneare, il Belgio vuol fare un importante porto commerciale, così come la sua situazione geografica particolarmente favorevole, fanno sembrar possibile.

Insomma anche nel Belgio si comprende oggi più che un tempo che l'avvenire è sul mare.

Il canale dei due mari.

Si torna a parlare in Francia del cosidetto Canale dei due mari, che dovrebbe unire l'Atlantico al Mediterraneo. Il progetto è stato studiato dall'ing. Verstraët e contempla un canale di ampia sezione da Bordeaux alle vicinanze di Narbona. Il canale dovrebbe ottenersi sia allargando la Garonna e il Canal du Midi, sia costruendo un canale completamente nuovo. Tale canale sarebbe lungo 453 chilometri, avrebbe la larghezza di 70 metri e la profondità di 10 metri. Il punto più elevato del percorso sarebbe a Nauronze a 197 metri sul mare e il dislivello sarebbe vinto mediante ascensori.

Il canale dei due mari consentirebbe una economia di percorso di 1800 km. per le comunicazioni tra l'Europa e l'Asia. Un viaggio da Brest o da Portsmouth a Costantinopoli sarebbe accorciato di tre o quattro giorni in confronto dell'attuale per Gibilterra.

Il male è che il Canale dei due mari è preventivato due miliardi di franchi, e resta il dubbio che possa tornare il conto per un'intrapresa colossale come quella progettata dall'ing. Verstraët.

Le turbine a ingranaggi sulle navi.

Come è noto l'adozione della turbina come mezzo propulsore delle navi urtava contro una difficoltà fondamentale. La turbina per essere conveniente deve marciare a gran velocità, l'elica della nave invece deve girare lentamente per avere un rendimento soddisfacente. Parson, il grande ingegnere inglese, risolse la questione mediante l'interposizione di un ingranaggio riduttore di velocità, superando genialmente molte e complicate difficoltà tecniche.

È interessante sapere che il ritrovato di Parson ha avuto una notevole diffusione, ciò che dimostra come il problema possa considerarsi risolto. Dopo l'armistizio agli Stati Uniti furono costrutte 750 navi di questo tipo per una forza motrice totale di 2 milioni di cavalli: negli altri paesi se ne costrussero 220 per un totale di 1.150.000 cavalli.

Il successo degli aeroplani italiani all'estero.

A titolo di gloria per le nostre case costruttrici e a fonte d'orgoglio per ogni buon italiano ricordiamo i successi dei nostri apparecchi all'Estero.

Tralasciando di rievocare i *raids* compiuti felicemente in tutto il mondo, diremo solo dei successi recenti nel campo commerciale.

Nel Belgio il Sindacato Nazionale per lo studio dei trasporti aerei (S.N.E.T.A.) ha deciso di mettere in servizio sulla linea aerea Parigi-Bruxelles-Amsterdam gli apparecchi del nuovo riuscitissimo tipo *Ansaldo A 300-C*. Come è noto tale apparecchio a cabina trasporta 4 passeggeri oltre il pilota e il motorista. Il primo apparecchio acquistato è stato messo in servizio dal 15 giugno. Così le ali italiane sorvoleranno giornalmente tre capitali straniere: prova tangibile della superiorità della nostra industria aeronautica.

Degno di nota è il fatto che il prezzo del nuovo apparecchio *Ansaldo* a cabina è sensibilmente inferiore a quello degli analoghi apparecchi esteri, per cui ciò faciliterà certamente le forniture su vasta scala.

In Francia dal gennaio la Compagnie des Transaériens de Tourisme et Messagéries gestisce un elegante servizio aereo sulla Costa Azzurra con idrovolanti *Savoia* della Società Idrovolanti Alta Italia.

In Svizzera il servizio aereo fra Zurigo e Ginevra è fatto da una Società Elvetica con idrovolanti *Macchi*.

Nel Brasile, a Rio de Janeiro, esiste una stazione di idroaviazione civile italiana con apparecchi *Macchi*.

In Svezia recentemente è stato inaugurato il traffico aereo del Baltico fra Stoccolma e Reval con idrovolanti *Savoia*.

In Spagna fra Barcellona e le Baleari il servizio di trasporto aereo è fatto pure con idrovolanti *Savoia*.

Oltre queste affermazioni italiane, altre sono da prevedersi prossime come conseguenza dei recentissimi fortunati *raids*, quale quello Torino-Bucarest.

L'Italia fa così ovunque conoscere, apprezzare ed ammirare le sue ali.

Come gli antichi navigatori italici, come le gloriose repubbliche marinare di Genova e Venezia furono un tempo su tutti i mari coi loro legni, noi siamo oggi e saremo ancor più nell'avvenire in tutti i cieli del mondo colle nostre navi alate.

Coefficiente di sicurezza dei velivoli.

Non appena si cominciò a calcolare razionalmente e a sottoporre a prova la robustezza della struttura dei velivoli, sorse subito la questione della determinazione del coefficiente di sicurezza da assegnare ad essi.

Disgrazie continue si succedevano a dimostrare per alcuni apparecchi insufficienti i coefficienti pur sempre più alti, che progressivamente si adottavano. Sorse quindi presto la necessità di studiare più a fondo il variare degli sforzi, cui è soggetto l'apparecchio in aria agitata e nelle diverse manovre. I primi risultati concreti furono tratti in Francia ove si stabilì di proporzionare la robustezza dell'apparecchio alla sua finezza, poichè a questa si dimostrano essere proporzionali, a parità di altre condizioni, i massimi sforzi che possono sollecitare la struttura, quali si hanno in un istantaneo aumento di incidenza (cabrata) dopo una prolungata discesa sulla verticale.

Ora, tale concetto, che è estrinsecato in una formula assai semplice, non fu mai seguito in Italia. Da noi si preferì proporzionare il coefficiente di sicurezza in base ad un criterio empirico così espresso: il coefficiente deve essere tanto maggiore quanto maggiore è la velocità e minore la grandezza.

L'ing. Rota, dell'Istituto Sperimentale Aeronautico, diede a questo criterio, che è suggerito direttamente dall'esperienza, ma è affatto indeterminato, una base razionale e una espressione più precisa. La base razionale è stata trovata nelle leggi di similitudine meccanica. Il predetto ingegnere in una recente dotta conferenza, tenuta alla Associazione Italiana di Aerotecnica,

ha dimostrato come apparecchi meccanicamente simili debbano avere uguali coefficienti di sicurezza; quindi ha dedotto dalla legge di similitudine la relazione fra grandezza e velocità alla quale deve corrispondere coefficiente di sicurezza costante. Ha presentato in alcuni diagrammi come tale relazione per tutti gli apparecchi esistenti sia effettivamente un buon criterio per la determinazione del coefficiente di sicurezza, anche prescindendo dalle lievi discrepanze di similitudine geometrica fra un apparecchio e l'altro.

Senonchè sembra che i risultati siano in netto contrasto con il criterio seguito dalla aviazione francese. L'ing. Rota mostra allora come ammettendo integralmente l'ipotesi, su cui è basata la formula francese, questa non dia risultati ammissibili, poichè le sollecitazioni dell'apparecchio nelle cabrate istantanee verrebbero uguali o maggiori di quelle di rottura dell'apparecchio stesso. Occorre perciò supporre una certa gradualità nella manovra effettiva; e questo può spiegare il contrasto fra i due criteri, l'uno derivato più direttamente dall'esperienza, l'altro basato piuttosto su considerazioni ideali.

Il fatto, messo in rilievo, che nessun apparecchio dotato di buona penetrazione resisterebbe agli sforzi di una istantanea cabrata dopo una lunga picchiata in candela, non deve tuttavia significare sfiducia nelle costruzioni aviatorie moderne; tali manovre istantanee non sono richieste nella pratica, neppure per le più audaci acrobazie, alle quali tuttavia gli apparecchi moderni sono idonei con sufficiente sicurezza.

Occorre che i piloti si rendano ben conto del pericolo che possono presentare in determinate condizioni alcune manovre, onde evitarle; e che da parte loro i tecnici assicurino un grado di sicurezza sufficiente per tutte le manovre possibili ed esigibili. A questo ultimo scopo tendeva precisamente il criterio studiato ed esposto dall'ing. Rota.

Col progredire dei procedimenti di calcolo delle varie parti dell'aeroplano, in relazione agli sforzi che debbono sopportare si giunge ora facilmente a dare degli alti coefficienti di sicurezza ai velivoli senza eccedere nel peso. Quindi questa questione non sarebbe più assillante se realmente un alto carico di sicurezza, desunto in base alle prove statiche, garantisse assolutamente l'apparecchio, almeno in quelle manovre « possibili ed esigibili » di cui ha parlato l'ing. Rota.

Ma disgraziatamente non siamo ancora a questo punto: le rotture degli apparecchi in volo sono sempre più rare, è vero, ma alcune di esse non possono facilmente spiegarsi sempre con l'accusare una violenta *ressource*.

Può essere che il velivolo, considerato come sostegno che trasmette le vibrazioni di un motore ad un mezzo essenzialmente elastico come l'aria, possa rivelare ancora qualche cosa in proposito. Se si considera che le rotture delle ali avvengono quasi sempre negli stessi punti, che l'ala è costituita sinora di materiali differenti, può darsi che si giunga alla conclusione che non convenga dare un uniforme coefficiente di sicurezza alla rottura per tutte le parti, che costituiscono l'apparecchio.

Il valore della sorveglianza aerea delle foreste.

In queste colonne s'è già posto in rilievo mesi fa (febbraio 1921), l'importanza del servizio di sorveglianza aerea per segnalare rapidamente il sorgere di incendi nelle immense foreste d'America.

Sappiamo ora che l'opera svolta dalle pattuglie aeree in questo campo è stata sì efficacace per far circoscrivere ed estinguere gli incendi, da salvare, secondo calcoli, dalla distruzione oltre 35.000.000 di dollari di legname.

Bilanci aeronautici.

In Francia il bilancio del 1921 presentato al Parlamento dal ministro delle Finanze, bilancio che è stato discusso ed approvato alla Camera dei Deputati, pone in rilievo qualche cifra interessante concernente l'aeronautica. Queste cifre ammontano a fr. 527.354.540.

Il Ministero della Guerra ha assorbito .	fr. 287.312.670
Per la metropoli, l'Algeria, la Tunisia e il Marocco, il Ministro della Marina richiede	» 50.553.300
Il Ministro delle Colonie	» 4.805.300
Il Sottosegretariato	» 184.683.270

La Marina richiede 50 milioni per l'aeronautica navale, ciò che è poco in confronto di quello richiesto dalla guerra. Le colonie franchi 4.800.000 per l'aeronautica. L'Algeria e la Tunisia assorbono fr. 16.026.470, sia per le spese del personale civile, sia per l'acquisto di materiali diversi; il Marocco richiede 28 milioni di franchi.

Condensando queste somme, si giunge alla ripartizione seguente :

Stipendi : personale civile, stipendi, indennità caro-vivere	fr. 28.013.130
Materiale : lavori, costruzioni, laboratori, lavori scientifici	» 454.275.900
Premi e sovvenzioni : per la navigazione aerea	» 33.215.000
Spese generali del Sottosegretariato e degli stabilimenti aeronautici del Sottosegretariato	» 11.850.510
Totale franchi	527.354.540

O.S.

O.S.
03125

NOTIZIE ED ECHI

Nella somma di fr. 33.215.000 per « premi e sovvenzioni » si devono calcolare 15 milioni per il totale delle sovvenzioni da versare nel 1921 per i servizi regolari di navigazione aerea (specialmente del Nord Africa) secondo l'articolo 203 della legge delle finanze.

In *Inghilterra* per l'anno 1921-1922 è stata votata, per l'aeronautica militare e civile inglese, una somma complessiva di lire sterline 19.007.991.

Questa somma si compone di cifre parziali, che sono: lire sterline 18.411.000 realmente destinate all'aeronautica nel più stretto senso della parola; lire sterline 454.276 raccolte sotto la voce: « Civil Service Estimates », cioè destinate a spese diverse, che direttamente si connettono all'esercizio e sviluppo dell'aeronautica, e finalmente lire sterline 142.715, assorbite dalle spese postali, telegrafiche e telefoniche del complesso aeronautico, e che, in definitiva, riappariranno da un'altra parte come entrata dello Stato.

Dall'esame particolareggiato del bilancio nei suoi vari capitoli si rileva:

la tendenza ad aumento sensibile di assegnazioni per il più pesante e ad una corrispondente diminuzione per il più leggero;

la smilitarizzazione dei dirigibili: troviamo infatti assegnate all'« aviazione civile » 40.000 sterline (lire 3.200.000) per mantenimento e riparazione di aeronavi;

il cospicuo assegno per l'impianto e la continuazione degli esperimenti coi « mooring mast » (albero d'ancoraggio all'aperto per dirigibili). Si ricordi la distruzione abbastanza recente dell'*E* 34, e le polemiche, che ne nacquero, sulla possibilità che si avrebbe avuto di salvare l'aeronave se ad Howden vi fosse stato un impianto di « mooring mast »;

i sussidi alle Compagnie di trasporti aerei « ammontanti a 60.000 sterline (lire 4 milioni e 200.000): l'assegno, che non ha un riscontro nel bilancio precedente, è giudicato inadeguato ai bisogni. Si ricordi che ai primi di marzo u. s. si ebbe nei servizi aerei civili inglesi una crisi profonda, in seguito alla quale tutte le Compagnie avevano sospeso il servizio aereo col continente;

il bilancio dell'aeronautica è approssimativamente un quinto di quello della guerra, che ammonta, per il 1921-1922, ad una somma totale di 106.000.000 di sterline.

In *Italia* per aviazione dell'Esercito, della Marina e Civile il bilancio è di 60 milioni; questa cifra paragonata col bilancio francese, inglese e con quelli delle altre maggiori nazioni, dà la più esauriente spiegazione circa lo scarsissimo sviluppo che in tali attuali condizioni finanziarie può assumere l'aviazione militare e la navigazione aerea civile nel nostro Paese.

Il ciclismo professionistico attraversa una grave crisi tra noi. Il Giro dell'Emilia, svoltosi il 10 luglio e terminato con la netta vittoria di Costante Girardengo sul suo più diretto rivale — Giovanni Brunero — veniva seguito da una lunga sosta nell'attività dei « routiers ».

Nè migliore sorti hanno avuto negli ultimi tempi le piste, chè gli impresari — finalmente stanchi delle smodate pretese dei campioni più celebrati — e le folle — male impressionate dalla scarsa combattività spesso dimostrata dai suoi beniamini nelle troppo frequenti esibizioni sul cemento dei velodromi — hanno tentato di opporsi, e con piena giustificazione, a una serie di avvenimenti che di sportivo avevano soltanto il nome.

Alla scarsa e discutibile attività svolta dai nostri « tenori » della bicicletta — preoccupati più dal desiderio di lucro che dall'amore per lo sport — fa bel contrasto la febbrile volontà di operare e di vincere nel nome delle più nobili idealità sportive da parte dei nostri dilettanti.

Il campionato nazionale individuale, svoltosi sulle belle strade toscane ad opera del C. S. Firenze terminava con l'assegnazione della maglia tricolore dei « puri » al padovano Adriano Zanaga, dopo una gara veloce e disputatissima, nella quale l'ottima classe dei dilettanti nazionali aveva nuova occasione di manifestarsi.

Il 31 luglio, poi, nell'ormai classico circuito di Novi — con l'intervento delle più forti associazioni italiane — si disputava il campionato nazionale a squadre, di 4 concorrenti ciascuna, per la conquista d'un ambitissimo trofeo: la Coppa Italia. La vittoria restava, piena e completa al *team* dell'Unione Ciclo Auto Motociclistica di Milano, composto di Berti, Colliva, Garavaglia e Poiani, il quale terminava i 135 km. del percorso in 3h 49' 49" alla spettacolosa media oraria di km. 35,245 (nuovo *récord*).

All'estero i ciclisti italiani conseguivano lusinghiere affermazioni. Nel Gran Premio ciclistico della Città di Parigi — la più classica fra le prove di velocità internazionali su pi-

sta — il nostro Moretti si classificava secondo in finale, dove era battuto di misura dal campione del mondo, Bob Stears. Nel Giro di Francia, attraverso quindici tappe, con un complesso di 5000 chilometri, il vogherese Luigi Lucotti — partito con modestissime pretese — si classificava quarto, precedendo molti celebrati « assi » d'oltr'alpe e vincendo anche una difficile tappa.

Ai campionati del mondo svoltisi durante la prima settimana di agosto a Copenaghen, l'Italia non era quasi affatto rappresentata. Il campionato dilettanti di velocità risultava appannaggio del danese Brask Andersen, mentre il solo italiano in gara — il torinese Guasco — dopo aver vinto la propria batteria, veniva eliminato, pur giungendo brillantemente secondo in semifinale.

Nessun italiano partecipava nè al campionato dilettanti su strada — vinto dallo svedese Skold Gunnar — nè a quello « stayers » professionisti, guadagnato dal belga Linart.

Motociclismo ed automobilismo sono decisamente gli sports dominanti della stagione.

Nel solo mese di luglio tre prove di campionato — e tutte splendidamente riuscite — posero di fronte i campioni della motocicletta: il Circuito di Cremona il 10 luglio, la Biella-Oropa il 17 e la Coppa della Consuma il 24.

I risultati della prova cremonese, assolutamente eccezionali, stanno a confermare gli enormi progressi compiuti dalla bicicletta a motore. La vittoria assoluta toccava, infatti, a Edoardo Winkler, che copriva i km. 252,684 del percorso in 2h 17' 17'' alla media oraria di km. 110,436! Lo stesso Winkler conquistava il *récord* del giro più veloce del circuito (chilometri 63,171) in 31' 25'', raggiungendo l'insperata e folle velocità di km. 120,644 orari. Lo svizzero Franconi e i nostri Vailati e Rava vincevano rispettivamente le cat. 350, 500 e 750 cmc. con le medie di 79,752; 93,480; 91,239. Il milanese Carlo Maffei, con macchina di 500 cmc., stabiliva sul giro il nuovo *récord* della propria categoria, alla media di 101,748: *performance* questa di valore e di importanza internazionale.

Il giorno successivo a quello della grande prova cremonese, e sulle stesse strade, il torinese Biagio Nazzaro batteva tutti i *récords* nazionali ed europei sul chilometro lanciato che compiva in 23'' 3/10, alla media di chilometri 154,506.

Ma Biagio Nazzaro forniva in seguito prove anche più convincenti della sua insuperata eccellenza di guidatore: la Biella-Oropa e la Coppa della Consuma segnavano, infatti, due sue nuove consecutive vittorie. Inoltre — come è ormai suo costume e vanto — il torinese demoliva su entrambe le salite ogni *récord* precedente.

L'automobilismo ha avuto il suo massimo avvenimento italiano di luglio nel circuito del Mugello, vinto da Giuseppe Campari. I km. 389,4 del percorso accidentato e difficilissimo per le innumerevoli curve, gli aspri dislivelli e la densa polvere, venivano compiuti dal vincitore in 6h 13' 26'', alla media oraria di km. 62,565.

In Francia, lo stesso giorno del Circuito del Mugello — 24 luglio — si svolgeva, sul classico circuito della Sarthe, il Grand Prix dell'Automobile Club de France. La corsa, al pari del già disputato Gran Premio d'Indianapoli, e di quello che avrà luogo, col nome di Gran Premio d'Italia, nel Circuito di Brescia, era retta dalla « formula » internazionale dei « 3 litri ». Ad essa, cioè, potevano partecipare esclusivamente macchine con 3 litri di cilindrata totale e del peso di otto quintali.

L'industria italiana d'automobile era assente dal G. P. dell'A. C. F. che si riduceva a un duello franco-americano. La vittoria arrideva a Marpluy: il campione d'oltre oceano riusciva, infatti, a compiere i km. 517,860 del percorso in 4h 7' 11'' 1/5 alla media di km. 125 e 700 m., mentre l'italiano De Palma, su vettura francese, si piazzava secondo, ma staccato di ben 15' dal vincitore.

Più degli sports di atletica leggera — nei quali pur notando un bel numero di gare settimanalmente ripetute non sono da segnalare notevoli *performances* — un altro sport di stagione merita una parola a parte: il nuoto.

Il 17 luglio, nella classica traversata della Senna, davanti al gran pubblico affollato su tutti i ponti di Parigi, i nostri nuotatori battevano tutti i rivali degli altri paesi, conquistando il primo, il secondo e il terzo posto. Andrea Sachner, di Savona, coglieva l'alloro più ambito, e lo seguivano all'arrivo i liguri Costa e Bacigalupo.

Più che nelle prove, le quali si disputano, riservate ai più provetti campioni, in tutte le acque d'Italia, noi vediamo una sicura garanzia delle alte e nuove fortune dischiuse allo sport natatorio nazionale nelle « popolari » or-

ganizzate anche quest'anno sotto l'egida del quotidiano sportivo *La Gazzetta dello Sport*.

Più di 120 sono, infatti, quest'anno, le città e i piccoli centri, bagnati da mari, laghi o fiumi, in cui si disputerà la « popolare »: prova aperta a tutti coloro che mai vinsero premi in gara. Un brevetto di nuotatore verrà assegnato a tutti coloro che termineranno la prova. E il primo classificato di ogni « popolare » parteciperà poi alla finale nazionale per la conquista di un ricco trofeo intitolato alla memoria di un giornalista sportivo, caro alle folle, scomparso nel gorgo della guerra: Scarioni Franco.

Non è chi non veda la praticità e l'utilità delle « popolari » in virtù delle quali ogni anno migliaia di giovani vengono guadagnati a un esercizio non soltanto bello e nobile, ma anche utile e umanitario come quello del nuoto.

L'ippica ha, ormai, piantato le sue tende sugli ippodromi delle stazioni climatiche e balneari: Montecatini e Rimini per il trotto, Livorno e Varese per il galoppo sono, infatti, le località nelle quali le corse di cavalli si stanno brillantemente svolgendo.

Il canottaggio — al pari del nuoto — ha portato sulle nostre acque un'intensa e indubbiamente proficua attività senza per altro designare nuovi valori sportivi.

L'alpinismo e l'escursionismo anche quest'anno hanno trovato falangi di fedeli che emigrano dalle città infuocate per respirare l'aria più salubre e più libera dei colli e dei monti.

Il football — che ha veduto terminare l'interminabile campionato italiano con una ancora discussa vittoria di misura della Pro-Vercelli sul Pisa, il 31 luglio a Torino – è uscito, dopo l'assemblea federale, con una gravissima e forse insolubile crisi.

Ventiquattro società — dette « maggiori » — riunitesi prima dell'assemblea federale a Milano, si autoproclamavano di categoria A; e ciò agli effetti del progetto Pozzo di riforma dei campionati, che stabiliva appunto la divisione del campionato in categorie, la prima delle quali (A) doveva essere riservata alle migliori squadre d'Italia.

Le società « minori » — escluse dall'accordo di Milano — all'assemblea federale, forti del numero, seppellirono sotto una valanga di voti contrari il progetto Pozzo, senza entrare nel merito di esso ma solo per protestare contro l'autoproclamazione di squadre di categoria A da parte delle 24 del « patto di Milano ».

I delegati delle società « maggiori » abbandonarono allora l'assemblea e non parteciparono alle elezioni della nuova presidenza federale. Onde — benchè ancora esse non si siano costituite in nuova federazione dissidente — appare chiaro che si va verso una scissione delle forze calcistiche con grave danno del più popolare e diffuso tra gli sports in Italia.

Nel *Bullettino Storico Piacentino* (gennaio-marzo 1921) Arturo Pettorelli fa la storia completa de **La Madonna Sistina** di Raffaello. La tela prodigiosa, di m. 2,65 × 1,96, dipinta ad olio, fu commessa dai monaci della chiesa di S. Sisto a Piacenza con la precisa ordinazione di rappresentare, oltre Maria col figlio, i santi Sisto e Barbara, dei quali si conservano nella chiesa piacentina reliquie, donate dalla regina Engilberga. Nel 1672 l'abate D. Prospero da Cremona la pose in una ricchissima cornice barocca. La vide nel 1751 Augusto III re di Polonia ed elettore di Sassonia e non ebbe più pace finchè non gli fu ceduta. Per incarico suo l'abate Bianconi, bolognese, trattò l'acquisto con l'abate del convento D. Benedetto Vittorio Caracciolo e col segretario di questo D. Francesco Carissimi. La vendita fu laboriosa per il negato permesso del duca di Piacenza, ma finalmente con raggiri il consenso fu strappato. Il Convento ebbe 24.000 scudi romani, l'abate Bianconi 1000. Il prezzo del triste mercato servì ai frati per pagare qualche debito e per far risarcire gli argini del Po, che minacciava i loro poderi. Il 21 gennaio 1754 il quadro fu incassato, posto sopra un carro costruito espressamente e coperto con un panno recante lo stemma della Casa di Sassonia. Partì lo stesso giorno, accompagnato da Angelo Bianconi, nipote dell'abate, e da Carlo Gioannino, pittore bolognese, inviato dal re. Il 1° marzo il quadro arrivava a Dresda, dove si trova tuttora, gemma impareggiabile di quella Pinacoteca.

Al posto dell'originale venne a Piacenza collocata una copia fatta circa 25 anni prima della vendita e che è più piccola di quello di un palmo. Sul nome del copista non è concordia: chi dice Marc'Antonio Franceschini bolognese, chi Pier Antonio Avanzini piacentino, chi Giuseppe Nogari veneziano.

NOTIZIE ED ECHI

Creazione del Rinascimento, insigne per eleganza e solennità classica, è la **Porta San Pietro, di Perugia,** detta anche *Romana,* perchè diretta verso l'Urbe, e *alle due porte,* perchè con un fornice verso la città ed uno verso la campagna ed un'androna intermedia, fu cominciata nel 1447 sotto la direzione di Bartolomeo Mattioli, ma condotta con grande lentezza e con lunghi arresti. Morto il Mattioli, la costruzione, che era di assai poco avanzata, venne nel 1473 affidata ad Agostino di Antonio di Duccio Fiorentino (1418-1498), lo squisito decoratore dell'interno del Tempio malatestiano di Rimini e della facciata di S. Bernardino di Perugia. Il suo primo progetto per la porta perugina mostrava nella parte mediana un arco con frontone, nel cui timpano il grifo perugino, e, nell'alto, un coronamento di merli; ai lati, due torri di difesa, ornate di un grifo entro ghirlanda, coronate di merli e di corridoio e risolventisi in una fronte a timpano: un complesso architettonico suggerito dall'Arco d'Augusto in Rimini, quale si presentava, nel '400, chiuso tra due torrioni. Ma, sembrando più tardi che l'opera non riuscisse di quell'importanza che era nel desiderio di tutti, si richiese all'artista un nuovo progetto, che è press'a poco quello in gran parte eseguito e che richiama le forme albertiane del tempio riminese. Non più torri, ma due archi laterali, non merlature, ma una cornice classica. Nel 1481 l'opera si arrestava. Agostino ebbe nel lavoro l'aiuto di Polidoro di Stefano, dei lapicidi Lodovico e Luca d'Antonio perugini, di Leone di Matteo da Mélide e, per la parte muraria di Antonio Carattoli. Della cornice che doveva completare l'edificio, oggi non si hanno che i dentelli e gli ovoli; ma, in origine, venne portata più innanzi e fu demolita poi in parte probabilmente nella metà del '700, in parte nel 1841, quando, in occasione della visita di Gregorio XVI, vi fu elevato provvisoriamente un attico, che fu ripetuto nel 1857 nell'occasione della visita di Pio IX. Il completamento provvisorio destò il desiderio di un completamento definitivo e i progetti si seguirono ai progetti fino ai nostri giorni, fortunatamente rimasti sulla carta.

(Da studio di Corrado Ricci in *Architettura e Arti Decorative,* 1921, mag.-giu., primo numero di una splendida Rivista d'Arte e di Storia della Casa Bestetti e Tumminelli, Milano-Roma).

Stanno per iniziarsi nella **Basilica Eufrasiana di Parenzo** dei lavori per lo scoprimento dei musaici pavimentali della navata sinistra e della cappella di S. Marco (cfr. *Le Tre Venezie* del T. C. I., vol. II, pag. 306).

Fra le forme popolari di celebrazioni dantesche merita d'essere segnalata la larga diffusione fatta in Italia ed all'Estero dalla *Cattedra Popolare Dantesca* di Milano, d'una medaglia coniata da Lorioli e Castelli, pure di Milano, su disegno di Adolfo de Carolis.

Le cartoline illustrate.

Forse noi non teniamo abbastanza conto di questo mezzo di propaganda. Quando diciamo, *noi* non intendiamo parlare dei viaggiatori, chè anzi ne conosciamo più d'uno per cui il viaggiare consiste essenzialmente nello spedire da tutti i luoghi per cui si fermano, magari solo qualche ora, delle filze di cartoline illustranti bellezze... che non si sono dati la cura di visitare.

Ma gli editori e gli albergatori potrebbero far molto di più in questo campo: i primi proscrivendo certi obbrobrii dell'arte grafica, in cui i paesaggi sono riprodotti senza distacchi e mezze tinte, così da sembrar macchie d'inchiostro rovesciate sulla carta: gli altri procurando solo la diffusione, che pure a loro sarebbe tanto facile, del miglior prodotto, coll' inesorabile eliminazione di quello scadente.

Vi sono degli albergatori che credono di fare la *réclame* ai loro stabilimenti facendo stampare certe cartoline dove l'albergo, più o meno fedelmente riprodotto, spicca in mezzo a un paesaggio scialbo o che sa di fantasia solo a guardarlo. Non pensano che il nessun pregio di quei rettangoli di cartoncino suggerisce a tutti di distruggerli appena abbiano

servito all'uso di corrispondenza. Se invece curassero molto la parte artistica, sia pure con semplici ma perfette riproduzioni fotomeccaniche, meglio con qualche bell'acquaforte e soprattutto colla scelta del soggetto e si contentassero di stampare sul rovescio, nella faccia destinata alla corrispondenza, il nome del loro albergo, potrebbero calcolare sulla conservazione della cartolina da parte di chi la riceve e quindi su un'azione continuata di richiamo.

Abbiamo ricevuto in questi giorni alcune belle serie di cartoline: una della Valtournanche, eseguita per cura della Ditta Pasteris e Testa di Torino; ed una di monumenti artistici milanesi edita dalla *Vis*. Ma non abbiamo visto che nè l'una nè l'altra portino i nomi di qualche avveduto albergatore che se le sia accaparrate...

E sì che potrebbe farlo senza sua spesa, anzi con un doppio tornaconto: perchè i clienti, quando le cartoline son belle, le comprano volentieri. Voi dite che comprano anche quelle brutte... Ma esse fanno, e a danno vostro, una contropropaganda!

Il combustibile liquido.

La gara tra il combustibile liquido e il carbone sembra ormai chiusa. I due grandi transatlantici *Aquitania* e *Mauritania* si sono battuti il primo pei motori a nafta, l'altro pei motori a vapore e la vittoria per quanto riguarda la velocità è toccata al combustibile liquido. L'*Aquitania* è giunto a New York ventinove ore prima del *Mauritania*.

Attività di Soci.

Una simpaticissima manifestazione è stata promossa dai nostri Soci di S. Francisco (California), auspice l'infaticabile Console del T. C. I. rag. Pedrini. I turisti si spinsero al paese di Montebello, e di là raggiunsero il « Monumento del Touring », che è costituito da una lapide di marmo ricordante la prima gita fatta dal T. C. I. a Montebello il 10 settembre 1905.

La località dove trovasi la lapide è un punto turistico di primo ordine poichè il panorama che si gode è davvero bellissimo. Dinanzi alla lapide è stata elevata una piramide di sassi che ogni anno, nel rituale pellegrinaggio dei Soci del T. C. I., viene accresciuta di pietre, con simpatica cerimonia che affratella i nostri connazionali viventi in California e celebra al tempo stesso i loro successi. Montebello è infatti uno dei moltissimi centri di America dovuti alla attività italiana, umile, modesta, tenace. Il creatore di Montebello, sito a 3000 piedi sul livello del mare è stato infatti un italiano, il dott. Osea Perrone, e chi ha continuato l'opera del fondatore, dissodando terreni, abbattendo boscaglie e facendo crescere le messi e le viti è il suo omonimo nipote, l'alfiere dei Soci del Touring in California.

GIOVANNI ROSADI. — *Difese d'arte*. — G. C. Sansoni, Firenze, 1921, L. 10. — Il nitido volume, dove son raccolte le testimonianze di un'attività combattiva e sincera, fa onore all'attuale Sottosegretario di Stato per le Antichità e le Belle Arti d'Italia. Perchè da esso balza nitida l'opera che questo uomo politico ha svolto in difesa della maggiore ricchezza di questa nostra magnifica Italia, del nostro tesoro d'arte inteso in tutti i sensi, dall'opera d'arte singola, insidiata da ladri, da collezionisti, da antiquarii, alle bellezze naturali, alle opere del teatro lirico. Le *Difese* di Giovanni Rosadi riguardano anzitutto quelle della legge — incapace a tutelare il tesoro confidato dagli antichi e dalla natura — che il Rosadi tentò in ogni modo, con un'opera coraggiosa di più di un ventennio, a tutela sagace e sicura di tutto ciò che costituisce il nostro patrimonio artistico, e, inoltre, del paesaggio. Un altro gruppo tratta delle « scuole del lavoro », dà consigli agli artigiani, ai tappezzieri, ai legatori del libro, agli orafi. Bisogna leggere queste pagine: passata la smania di credere che il lavoro manuale non debba aver nulla di comune con l'intelletto, bisogna ritornare a convincere l'operaio che ogni lavoro suo può avere la divina impronta dell'arte e quando ci arriveremo si sarà compiuto il più grande passo verso il rifiorire delle industrie artistiche.

Guide Taride, edizione 1921, prezzo Fr. 26 — Editore Taride, 18-20, Boulevard Saint-Denis, Paris (X). — È stata pubblicata la nuova edizione della Guida itineraria della Francia e paesi confinanti, che contiene 450 itinerari francesi e 250 grandi itinerari stranieri.

Il Lago Maggiore.

Carta topografica turistica del Centro Lago alla scala 1:25.000 comprendente le zone di Oggebbio - Ghiffa - Intra - Pallanza - Gravellona - Baveno - Stresa - Laveno - il Mot-

tarone e il bacino delle isole Borromee - edita dalla Società Alpi e Laghi d'Italia, Milano, via A. Manzoni, 33.

È un'interessante Carta del Centro Lago, tratta dalla Carta a 1 : 25.000 dell'Istituto Geografico Militare, stampata in parecchi colori. Sul rovescio della Carta sono date alcune notizie importanti ed interessanti di carattere turistico, storico, artistico, ecc.

È di comodo formato per i turisti e soddisfa assai bene le loro necessità.

Luigi Serra: *Il Palazzo ducale di Urbino e la Galleria Nazionale delle Marche* — Alfieri & Lacroix, Milano.

Il volume completa il precedente, ma, ci duole il dirlo, la trattazione del Palazzo ducale è assai manchevole.

Quasi non vi si fa parola della facciata occidentale, di così sorprendente originalità e che è stata suggerita certissimamente dal Castel Nuovo di Napoli (nessuno ha notato, che sappiamo, che presso il presbiterio della chiesetta entro il Castello è una scala a chiocciola *senza verme* proprio come nelle due torri scalari del palazzo urbinate).

Quanto alla guida della Galleria, poichè questa, per quanto interessante, non è tale, se limitata al semplice elenco degli oggetti, da poter riempire un volumetto, il Serra molto opportunamente ha fatto un catalogo ragionato. Ne abbiamo in Italia ottimi esempi e basta ricordare quello della Pinacoteca di Brera e i due eccellenti, veri modelli del genere, del Museo di Napoli. Questo del Serra non ne segue in tutto l'indirizzo; trascura la bibliografia e l'iconografia e si limita alle notizie biografiche degli artisti e alla rapida descrizione degli oggetti. Evidentemente il merito del compilatore sta in tal caso nella compiutezza ed esattezza delle notizie; ma qui è occorsa qualche menda. Parlando di Fr. Ferrucci si dimentica quella che è probabilmente la sua opera maggiore, il sepolcro Tartagni in S. Domenico di Bologna.

E ci pare che, scrivendo nel 1921, non si dovrebbe ignorare che l'*Assunta* di Tiziano è ritornata sull'altar maggiore dei Frari. Confessiamo di non conoscere nessuna « figurazione del *Rosario* nella chiesa di S. Michele Arcangelo a Ripatransone » di mano di Simone De Magistris dipinta nel 1574: vi è una Madonna col Bambino e i Ss. Savino e Giov. Ev., che è del 1569 e che qualcuno attribuisce a Durante De Nobili. Del De Magistris sono dimenticati i ben più notevoli affreschi della chiesa del Carmine. Ma ommissioni, sviste, errori, anche aggruppati insieme, che così fanno più spicco, poco o nulla tolgono alla cura posta generalmente nel lavoro.

Jona C.. — *L'architettura rusticana nella costiera di Amalfi.* — Torino, Crudo, 4°, tavole 18. L. 25.

Camille Gubart. — *Villes mortes du moyen âge.* — Paris, E. de Boccard, 1921, fr. 25.

Chi conosce la suggestiva malia dei boschi che presso Carnago nel Varesotto celano le rovine di Castel Leprio può pensare come sia vasto l'interesse del bel libro che ricerca con cura sapiente, allietata da squisite impressioni letterarie alcune delle città morte d'Europa. L'Autore ne fa la storia, descrive ed illustra nitidamente con belle riproduzioni le rovine rimaste.

Accanto ai capitoli sulle città morte di Francia (Herdin, Téronanne, Magnelone), di Corsica (Aleria, Mariana, Nebbio), del vecchio reame di Cipro (Pafo e Famagosta) ha una speciale importanza quello che tratta di quelle città di cui sono rimaste le rovine nella campagna romana.

La maestosità dei resti di Ninfa, di Galera e di Porto è rievocata con limpidezza nitida ed efficace. Così le pagine della storia delle tre città si seguono con isquisita magia di evocazione. *g. n.*

Putelli R. — *Altre e Minori Vestigia di Arte in Valle Camonica* (Saggio per Breno). - Breno, Associaz. « Pro Valle Camonica », 1921.

Molinari L. — *Una grande industria carnica del '700; contributo alla storia economica della Repubblica Veneta.* — Tolmezzo, Tipografia Carnia, 1920, 8°, pp. 30.

Moriconi A. — *Camaiore nella storia della Badia di S. Pietro* (758-1920). — Firenze, Tipografia Calasanziana, 1920, 16°, pp. IX-69, L. 2,50.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell' elenco dei Soci del T. C. I. dal 15 giugno al 15 luglio 1921.

Soci fondatori della Sede. (1)

2126. ANGIOLINI Rag. ALDO, Cavi di Lavagna; 2127. BERTOLOTTO LEONARDO, S. Francisco California;

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede,* se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione Vitalizia al T.C.I., mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

2128. BINDA OBERTO, Formigara; 2129. BOIS FREDERIC WILLIAM, Londra; 2130. DITTA OFFICINE MECCANICHE, Catania; 2131. DELL'ERA RENATO, Tripoli; 2132. DRAGONE Avv. FAUSTO, Napoli; 2133. FAUDA AMBROGIO, S. Francisco California; 2134. MANTOVANI DELL'ANNA ELVIRA, Pescantina; 2135. ORERO EMANUELE, S. Francisco California.

TOTALE 10.

Soci benemeriti.(1)

Alagna, Ferraris Giovanni; Alzo, Vanini Ettore; Asiago, Barbieri geom. Dino; Bologna, Gargiulo Giulio; Canfanaro, Avico Carlo; Carbonera, Munari Giuseppe; Locarno, Giunta Arno; Milano, Papi Ateo; Monsanvito, Simonelli G. B.; Morazzone, Colombo Aldo; Napoli, Donizelli Giuseppe; Nocera Inferiore, Balestrino Michele; Novi Ligure, Pera Egisto; Novi di Modena, Saltini Eugenio; Picerno, Comacchione Raffaele; Pineta di Sortenna, Cassina Mario; Torino, Fogliatti Eugenio; Traversetolo, Moglia Silvio; Trapani, Jascy Achille; Trento, Della Pace Eugenio; Treviso, Martini Marcello; Valentano, De Andrea Lorenzo; Villa Maria, Gagliardi Silvio

(1) Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 1° settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:
al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;
al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;
al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande;
Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:
ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;
ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della carta d'Italia.
Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi.

Alagna Sesia 1; Alba 1; Albona 1; Alessandria d'Egitto 1; Avio 1; Bazzano 1; Bellaire Ohio 1; Belluno 4; Biella 1; Bodio 1; Bologna 2; Bomba 1; Bormio 1; Brescia 3; Brindisi 1; Buenos Ayres, 2; Cagliari 1; Cairo 1; Casalbuono 1; Casapinta 1; Castel di Lama 1; Castellammare Adriatico 1; Cattolica Eraclea 1; Chiaravalle 1; Chiavari 2; Chivasso 1; Cittadella 1; Città di Castello 2; Como 1; Comodoro 1; Costantinopoli, 5; Faenza 1; Firenze 2; Foligno 1; Forlì 1; Forni di Sopra 1; Genova 4; Ginevra 1; Gornate Inf. 1; Gropparello 1; Haedo 1; Iquique 1; Lanciano 1; La Playosa 1; Lavagna 1; Lima 1; Locarno 1; Lodi 2; Lucca 1; Lugano 1; Lussinpiccolo 1; Maccagno Inferiore 1; Mantova 2; Marsciano 1; Milano 13; Monaco 1; Moncalieri 1; Montefiascone 1; Monterchi 1; Morbegno 1; Napoli 1; New York 1; Novi Ligure 2; Oltre il Colle 1; Otranto, 1; Palermo 1; Parenzo 1; Parma 2; Pavia 1; Pisa 1; Poggio Rusco 1; Pordenone 1; Port-Sudan 1; Predazzo 1; Roccanelli S. Pancrazio 1; Roma 3; Rosario 1; Salerno 1; Saluzzo 1; S. Remo 1; S. Secondo Parmense 1; Sarzana 1; Sassi Ponte Barra 1; Seravezza 1; Stroncone 1; Tolmezzo 1; Torino 4; Travazzano 1; Trento 1; Treviso 1; Trieste 1; Tripoli 2; Valle di Cadore 1; Varese 3; Venezia 1; Vicenza; Vigevano 1; Villa Banale 1; Villa Maria 3; Viterbo 1.

TOTALE 143.

Soci quinquennali.

Alessandria d'Egitto 1; Apollonia 1; Ascona 1; Barzanò 1; Bergamo 1; Bussolengo 1; Campiglia Cervo 1; Cap d'Ail 1; Castelferro 1; Castel S. Pietro Emilia 1; Chiusi 1; Como 1; Didsbury 1; Domodossola 1; Fabriano 1; Fiume, 2; Genova 1; Lodi 1; Magenta 1; Marsa Susa 1; Menaggio 1; Mendoza 1; Milano, 5; Modena 1; Montebelluna 1; Monti 1; Monza 1; Morcone 1; Napoli 1; Portogruaro 1; Pratolo 1; Renate Brianza 1; Roccastrada 1; Roma 2; Sale 1; S. Giovanni Valdarno 1; S. Martino in Pensilis 1; Sappada 1; Sapri 1; Thiene 1; Torino 2; Trento 2; Treviso 2; Valentano 1; Ventimiglia 1; Viterbo 1.

TOTALE 54.

Soci annuali.

ALESSANDRIA 1; Asti 7; Casale Monferrato 3; Castagnole Monferrato 1; Castelnuovo Scrivia 1; Costigliole d'Asti 2; Fabbrica Curone 1; Grazzano Monferrato 1; Novi Ligure 6; Ovada 2; Portocomaro 3; Pozzolo Formigaro 1; Sale 1; Spinetta Marengo 1; Tortona 1; Villabella 1; Villafranca d'Asti 1; Visone 1.

ANCONA 4; Arcevia 5; Cabernardi 5; Campocavallo 1; Fabriano 4; Jesi 1; Osimo 1; Ostra 2.

AQUILA 14; Avezzano 1; Paganica 1; Roccadimezzo 1.

AREZZO 2; Bibbiena 9; Castelfocognano 1; Meleto Valdarno 1; Pergine 1; Subbiano 1.

ASCOLI PICENO 1; Cupramarittima 1; Fermo 1; Petritoli 1; Porto d'Ascoli 1; Porto S. Giorgio 9; S. Benedetto del Tronto 3.

AVELLINO 3; Calitri 1; Gesualdo 1; Lioni 4; Prata 1.

BARI 4; Bitritto 1; Canneto 1; Conversano 2; Gioia del Colle 1; Giovinazzo 1; Monopoli 1.

BELLUNO 4; Agordo 1; Feltre 2; Fonzaso 1; Lentiai 1; Mel 1; S. Stefano di Cadore 1; Sappada 1.

BENEVENTO 1; Morcone 4.

BERGAMO 7; Branzi 1; Colzate 1; Corna 1; Fara d'Adda 1; Gromo 1; Lovere 5; Oltre il Colle 1; Ponte S. Pietro 1; Pontida 1; Ranica 1; Romano Lombardia 1; S. Giovanni Bianco 1; S. Brigida 1; Sarnico 1; Scanzo 1; Stezzano 1; Valnegra 1; Valtesse 1; Zogno 1.

BOLOGNA 23; Altedo 3; Anzola dell'Emilia 3; Imola 4; Medicina 6; Molinella 1; Monteveglio 1; S. Pietro in Casale 1; Zola Predosa 2.

BRESCIA 3; Anfo 1; Bagnolo Mella 1; Borgo S. Giacomo 3; Borgosatollo 1; Bovegno 1; Breno 1; Erbusco 1; Idro 1; Iseo 1; Montichiari 1; Orzinuovi 9; Remedello Sopra 1; Rovato 1; Salò 1; Seniga 1; Toscolano 1; Villanova Superiore 2; Zone 1.

CAGLIARI 7; Bortigali 1; Carloforte 3; Gergei 1; Guspini 1; Iglesias 3; Ingurtosu 1; Jerzu 5; Macomer 1; Seneghe 1; Sorgono 1; Suelli 1; Teulada 1; Tortolì 1.

CALTANISSETTA 2; Falconara Sicula 1.

CAMPOBASSO — Riccia 1; Scapoli 1; Venafro 1.

CASERTA 2; Mondragone 1; Terelle 2.

CATANIA 8; Acireale 1; Caltagirone 1; Palagonia 1; Riposto 1; Vizzini 1.

CATANZARO 1; Savelli 1.

CHIETI — Lanciano 1; Vasto 1.

COMO 5; Agra 1; Cadenabbia 1; Cagno 1; Caldè 1; Cantù 1; Caronno Ghiringhello 2; Casanova Lanza 1; Casatenuovo 1; Cima 1; Cittiglio 1; Cremenaga 1; Figino Serenza 2; Fino Mornasco 2; Gaggino 1; Gazzada 1; Gera 1; Ghirla 1; Grandola 1; Laveno 2; Lecco 2; Lozza 1; Luino 1; Maccagno Superiore 3; Mariano Comense 6; Menaggio 5; Merate 1; Morazzone 2; Oria 1; Pino 2; Pontechiasso 2; Ponte Tresa 1; Rovellasca 3; S. Bartolomeo 1; S. Giovanni sopra Lecco 1; Solbiate Arno 1; Travedona 1; Valbrona 1; Varano Borghi 1; Varese 2; Venegono Superiore 1.

COSENZA — Aiello Calabro 1; Oriolo Calabro 1; Rogliano 1; S. Domenica Talao 1.

CREMONA 13; Casalbuttano 1; Crema 1; Formigara 1; Pandino 2; Sesto Cremonese 1; Soncino 2; Torricella del Pizzo 1.

CUNEO 4; Alba 1; Barge 4; Bra 1; Busca 1; Cavallermaggiore 1; Fossano 3; Monastero di Vasco 1; Revello 4; Rifreddo 1; Saluzzo 1; S. Dalmazzo di Tenda 1; Vernate 1; Verzuolo 1.

FERRARA 6; Bondeno 4; Cento 2; Comacchio 2; Mirabello, 1; Pieve di Cento 1; Poggio Renatico 1; Portomaggiore 1; Voghiera 2.

FIRENZE 27; Carmignano 1; Castelfiorentino 2; Empoli 7; Lastra a Signa 2; Pistoia 4; Prato 2; S. Piero in Bagno 1; Signa 1; Tavernelle 1.

FOGGIA 2; Manfredonia 1; Vico del Gargano 1.

FORLI' 2; Cesena 1; Misano 1; Perticara 12; Rimini 2; S. Ermete 1.

GENOVA 31; Albenga 1; Borghetto S. Spirito 1; Chiavari 5; Cornigliano Ligure 2; Doria (Struppa) 1; Ferrania 2; Lavagna 1; Lerici 3; Levanto 1; Manarola 1; Mignanego 3; Moneglia 1; Montoggio 1; Pegli 2; Pietra Ligure 1; Pontedecimo 9; Quarto 1; Rivarolo Ligure 1; Rossiglione 1; Sampierdarena 5; Savona 2; Sestri Ponente 1; Spezia 4.

GIRGENTI — Calamonaci 2; Cattolica Eraclea 2; Porto Empedocle 2; Sambuca Zabut 1; S. Biagio Platania 1; Sciacca 2.

GROSSETO 2; Campagnatico 1; Gavorrano 2; Massa Marittima 3; Monte Argentario 1; Orbetello 3; Pittigliano 2; Porto S. Stefano 1.

LECCE — Brindisi 1; Francavilla Fontana 1; Grottaglie 1; Martina Franca 1; Ostuni 2; S. Cesario 3; S. Pancrazio 5; Sava 1; Scorrano 3; Taranto 3; Trepuzzi 2.

LIVORNO 19.

LUCCA 1; Bagni Montecatini 3; Borgo a Mozzano 1; Forte dei Marmi 2; Montecarlo 2; Pescia 1; Pietrasanta 1; Pieve a Nievole 1; Ripa Strettoia 1.

MACERATA 4; Mogliano 1; Pollenza 1.

MANTOVA 16; Borgofranco 1; Bozzolo 2; Castelgoffredo 1; Cesole 1; Medole 2; S. Benedetto Po 2.

MASSA 2; Camporgiano 1; Carrara 3; Castelnuovo Garfagnana 1; Codolo 1; Fivizzano 1.

MESSINA — Lipari 2; Milazzo 1; Mistretta 1.

MILANO 147; Abbiategrasso 1; Albiate 1; Arcore 2; Busto Arsizio 8; Cajello 1; Carnate 1; Castellanza 1; Cavaria 2; Cinisello 1; Codogno 1; Comazzo 1; Corbetta 3; Corsico 1; Crenna 4; Gallarate 5; Gorgonzola 1; Gorla 1; Greco Milanese 2; Lambrate 1; Legnano 4; Limbiate 1; Livraga 1; Lodi 1; Massalengo 1; Meda 1; Melzo 4; Monza 3; Muggiò 2; Musocco 1; Pioltello 1; Precotto 1; Rho 3; Rosate 1; S. Stefano Lodigiano 2; Saronno 1; Sesto Calende 1; Sesto S. Giovanni 2; Somma Lombardo 1.

MODENA 8; Carpi 2; Concordia 2; Finale Emilia 1; Guiglia 1; Magreta 1; Pavullo nel Frign. 4; S. Felice sul Panaro 1; Savignano sul Panaro 1.

NAPOLI 15; Casoria 1; Castellammare di Stabia 2; Forio d'Ischia 1; Frattamaggiore 1; Portici 1; Resina 1; Secondigliano 1.

NOVARA 3; Alagna Valsesia 6; Alzo 2; Arona 2; Biella 8; Borgomanero 1; Borgosesia 1; Campiglia Cervo 1; Candelo 1; Cannero 1; Cerva (Rossa) 2; Cossato 1; Cossila S. Grato 1; Domodossola 1; Fontaneto d'Agogna 1; Forno di Pallanza 1; Gattico 1; Granozzo Monticello 1; Intra 2; Iselle 3; Meina 1; Mosso S. Maria 1; Omegna 1; Pavignano 1; Premeno 1; Santhià 2; Stresa 1; Tollegno 1; Varzo 2; Vercelli 9; Vigliano 1.

PADOVA 15; Battaglia 4; Cittadella 1; Monselice 5; Montagnana 2; Piazzola sul Brenta 1; Ponte di Brenta 1; S. Giorgio in Bosco 1; Villanova 1.

PALERMO 12; Cefalù 1; Termini Imerese 2.

PARMA 9; Borgo S. Donnino 6; Busseto 2; Calestano 1; Collecchio 5; Fornovo di Taro 1; Langhirano 4; Neviano Arduini 2; S. Pancrazio 1; Sala Baganza 1; S. Martino Sinzano 1; Stradella di Collecchio 1; Talignano 1; Traversetolo 2; Vecciatica di Monchio 10; Zibello 1.

PAVIA — Camatta 1; Chignolo Po 1; Goido 1; Mede 5; S. Maria della Versa 5; Tromello 1; Vigevano 5.

PERUGIA 1; Castel del Piano 1; Foligno 1; Gubbio 1; Orvieto 1; Pantalla 1; Rieti 2; Scheggino 2; Spoleto 3; Terni 3; Torri in Sabina 1; Umbertide 1.

PESARO 4; Mercatino Conca 1; Montebbate 1; Orciano 1; Pozzo Alto 1; Sassofeltrio 1; Serra S. Abbondio 1; Urbania 5; Urbino 3.

PIACENZA 9; Bardi 2; Bettola 2; Calendasco 1; Castel S. Giovanni 1; Corte Maggiore 1; Ponte dell'Olio 2; Pontenure 1.

PISA 3; Cascine di Buti 1; Cecina 1; Cevoli 1; Lari 1; Pontedera 5; Rigoli 1; Riparbella 1; Rosignano 6; S. Vincenzo Maremma 1.

PORTO MAURIZIO 1; Bordighera 6; Bussana 1; Olivetta S. Michele 1; Oneglia 2; Ospedaletti Ligure 1; S. Remo 2; Torri 1; Vallebona 1; Ventimiglia 10.

POTENZA 1.

RAVENNA 9; Castel Bolognese 3; Faenza 4; Fusignano 1; Lavezzola 1

REGGIO CALABRIA — Antonimina 1; Caridà 1; Gallico 1; Pellaro 1; S. Stefano 1.

REGGIO EMILIA 3; Carpineti 1; Castelnuovo di Sotto 1; Castelnovo ne' Monti 2; Guastalla 1; Ligonchio 1; Luzzara 1; Salvaterra 1; S. Rocco di Guastalla 1.

ROMA 39; Anagni 1; Anitrella 1; Bolsena 1; Caprarola 1; Ceccano Ponte 1; Civitavecchia 1; Grotte di Castro 1; Latera 1; Oriolo Romano 1; Orte 1; Piansano 1; Piglio 1; S. Angelo Romano 1; Terracina 1; Tuscania 4; Valentano 7; Viterbo 2.

ROVIGO 6; Ariano Polesine 1; Cavanella Po 1; Lendinara 6; Occhiobello 1; Trecenta 1.

SALERNO 14; Amalfi 1; Ascea 2; Battipaglia 1; Buccino 1; Casalbuono 4; Cava dei Tirreni 2; Eboli 1; Nocera Inf. 1; Petina 1; Pisciotta Marina 3; Roscigno 1; Rutino 1; Vallo della Lucania 1.

SASSARI 7; Aggius 1; La Maddalena 3; Nuoro 5; Pattada 3; Ploaghe 1; Sennori 1; Tempio Paus. 3; Terranova Pausania 3; Tissi 1.

SIENA 13; Acquaviva 1; Asciano 1; Colle Val d'Elsa 1; Gaiole in Chianti 1; Monte Amiata 1; Murlo 5.

SIRACUSA 1; Noto 1; Ragusa 1.
SONDRIO 1; Livigno 1; Tresenda 1.
TERAMO 2; Campli 4; Castellammare Adriatico 1; Civitella del Tronto 1.
TORINO 52; Aosta 3; Avigliana 1; Caluso 1; Caselle 1; Condove 1; Etroubles 1; Frossasco 1; Ivrea 1; La Thuile 1; Montanaro 1; Perosa Argentina 1; S. Maurizio 1; Susa 3; Valtournanche 1; Verolengo 2.
TREVISO 2; Castelfranco Veneto 1; Colle Umberto 1; Conegliano 4; Crespano del Grappa 1; Follina 1; Fregona 1; Gaiarine 1; Mareno di Piave 1; Motta di Livenza 1; Oderzo 2; Onigo 1; Venegazzù 1; Vittorio Veneto 2; Volpago 4; Zero Branco 1.
UDINE 1; Azzano Decimo 2; Bagnaria Arsa 1; Beano 1; Buttrio 1; Cavalicco 1; Cividale 1; Cordovado 2; Dogna 1; Enemonzo 1; Forni Avoltri 2; Lestizza 1; Manzano 4; Martignacco 1; Osoppo 1; Palmanova 5; Pordenone 2; Rodeano Basso 1; Sacile 1; S. Giorgio Richinvelda 3; Spilimbergo 1; Tarcento 1; Tolmezzo 1; — Trasaghis 1; Zuglio 1.
VENEZIA 32; Cavarzere 1; Ceggia 1; Mestre 3; Mira 1; Noale 1; Pianiga 1; Portogruaro 7; San Donà di Piave 2.
VENEZIA GIULIA — Abbazia 1; Ajello 2; Albona 6; Canfanaro 3; Capodistria 3; Cherso 1; Fianona 1; Gorizia 3; Gradisca 1; Joanniz 2; Lussinpiccolo 5; Montona 1; Muggia 1; Parenzo 1; Pola 1; Rovigno 1; Rozzo d'Istria 1; S. Pietro del Carso 1; Trieste 26.
VENEZIA TRIDENTINA — Bolzano 1; Bezzecca 1; Campiglio 1; Cavalese 1; Cembra 1; Toblaco 1; Dro 2; Fortezza 1; Lavarone 1; Lavis 1; Levico 2; Malè 1; Pinzolo 3; Predazzo 1; Rabbi 1; Riva sul Garda 11; Rovereto 4; S. Martino di Castrozza 1; Toblaco 1; Trento 13; Vipiteno 1.
VERONA 14; Bonferraro 1; Bovolone Scala 1; Cazzano di Tramigna 1; Colognola ai Colli 1; Grezzana 1; Isola della Scala 4; Sambonifacio 1; Soave 4; Valeggio sul Mincio 1.
VICENZA 8; Asiago 8; Bassano 6; Camisano 1; Carpanè 1; Cesuna 4; Chiampo 1; Crosara 1; Enego 1; Gallio 1; Lonigo 9; Marostica 1; Montegalda 2; Posina 1; Primolano 1; Treschè Conca 1; Valdagno 1.
FIUME 4.
ZARA 3.

Colonie italiane.

EGEO 1.

ESTERO.

EUROPA: Belgio 1; Francia 5; Inghilterra 4; Principato di Monaco 1; Germania 1; Svizzera 30; Turchia 2.
AFRICA: Egitto 1; Tunisia 1.
AMERICA MERIDIONALE; Argentina 1; Brasile 2.
AMERICA SETTENTRIONALE: Canadà 2; Stati Uniti 3.
ASIA: Anatolia 2.
AUSTRALIA: Nuova Zelanda 1.

TOTALTE 1918.

Statistica dei Soci al 15 luglio 1921

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 140.688	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1921	„ 28.188	
	N. 112.500	
Nuovi Soci pel 1921 inscritti a tutto il 15 luglio 1921 .	„ 13.113	
Totale Soci annuali		N. 125.613
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 21 648	
Idem al 15 luglio 1921	„ 1.485	
		„ 23.133
Totale Soci al 15 luglio 1921		N. 148.746

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.